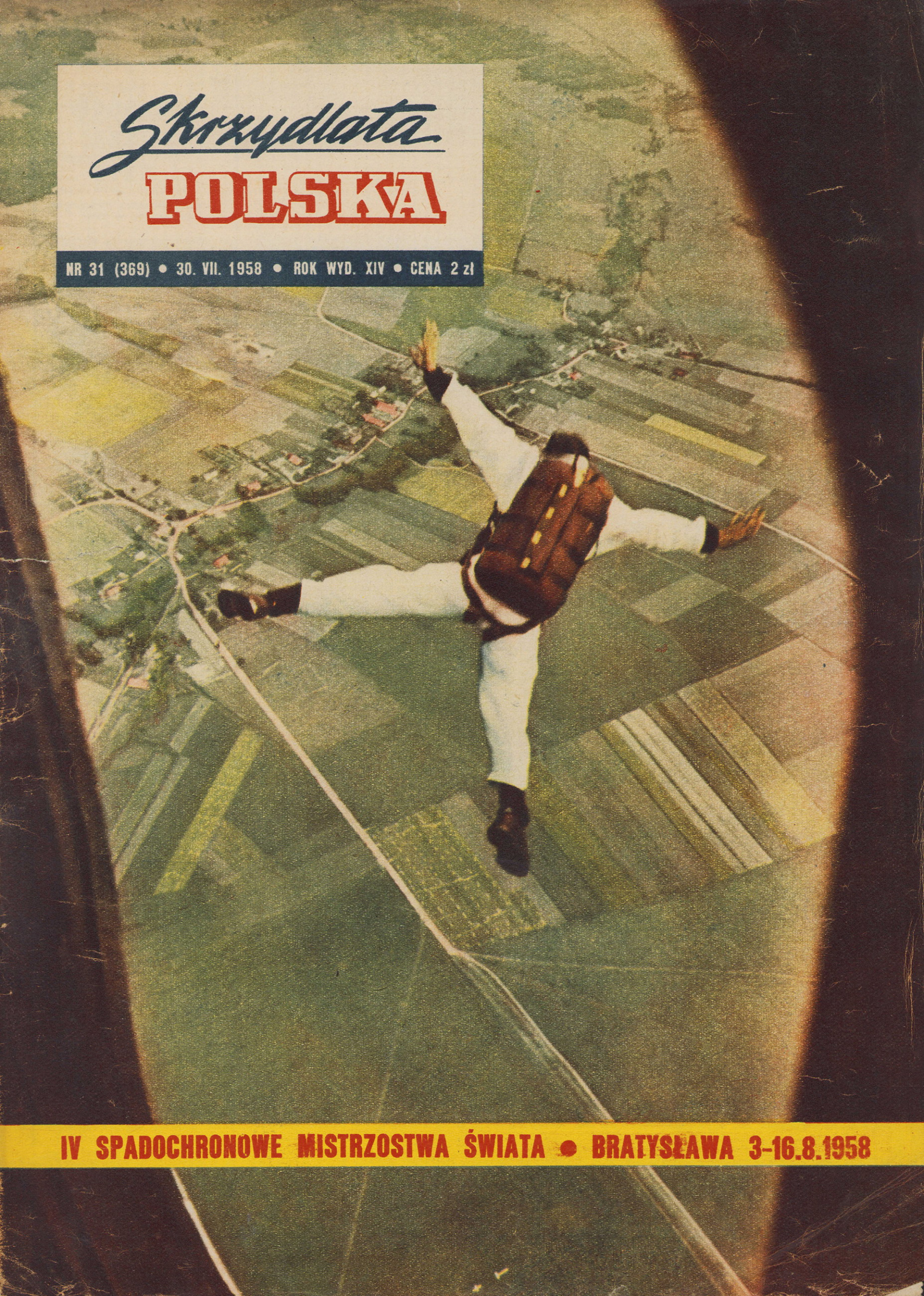
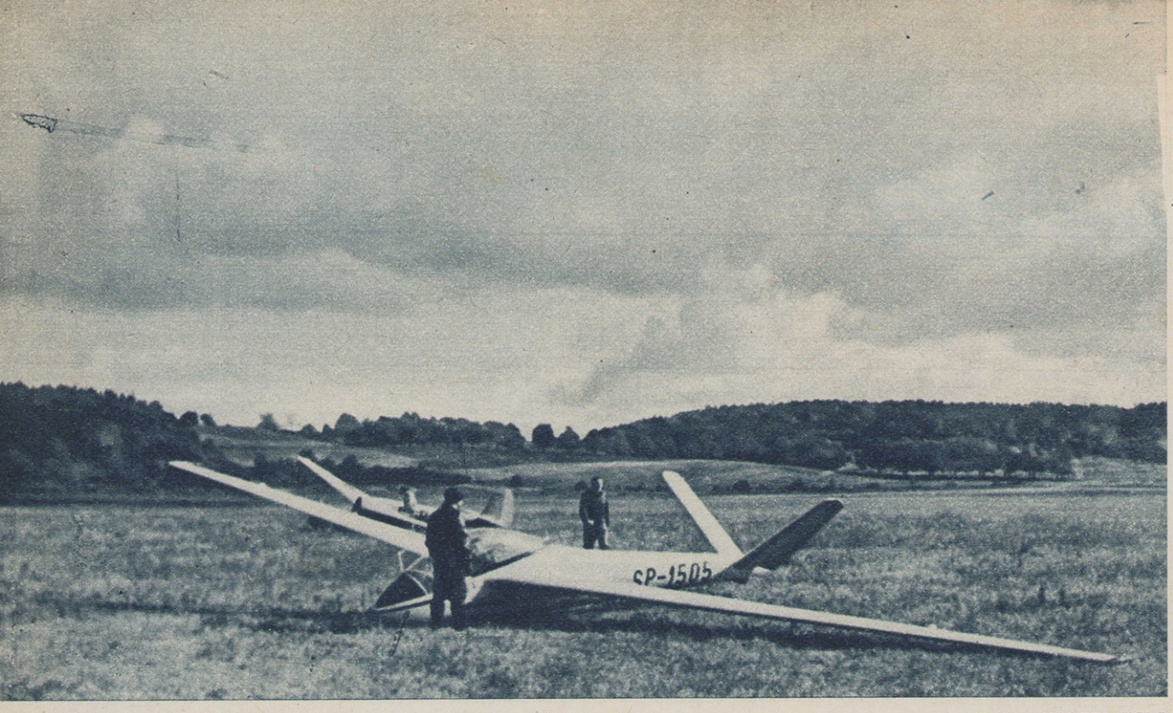
Skrzydlata POLSKA

NR 31 (369) • 30. VII. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł



IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA • BRATYSŁAWA 3-16.8.1958



SZYBOWIEC SZD-17X „JASKÓŁKA-L" W LISICH KĄTACH. Foto: ANDRZEJ HOLC

DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

Proponuję wydanie albumu z VII SMŚ

Szybowcowe Mistrzostwa Świata są największą i najciekawszą imprezą w tej dziedzinie sportu lotniczego. Rozgrywane raz na dwa lata — absorbują liczne rzesze pilotów oraz sympatyków lotnictwa, którzy interesują się wynikami poszczególnych konkurencji, denerwując się kiedy w prasie pojawiają się niekiedy tylko skąpe i niewyczerpujące dane. Nie wszyscy bowiem mogą być obecni na miejscu, gdzie przez 2 tygodnie trwają zmagania najlepszych pilotów świata o zaszczytny tytuł mistrza.

Z myślą właśnie o tych wszystkich, którzy nie mogli „urwać" się do Leszna na VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata, a żywo tymi sprawami się interesują, proponuję wydać publikację — album, który zawierałby:

1. Historię (krótką) szybownictwa i mistrzostw świata.
2. VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie
   a) wykaz krajów i zawodników biorących udział w VII SMŚ,
   b) przegląd najciekawszych szybowców na których startowali poszczególni piloci, obszernie ilustrowany zdjęciami (dane techniczne),
   c) kolejno rozgrywane konkurencje z uwzględnieniem warunków meteo) oraz miejsca uzyskane przez zawodników i wreszcie
   d) wyniki końcowe i ogólne omówienie zawodów (strona organizacyjna, zabezpieczenie techniczne, ilość startów, wylatanych godzin itd.).

Całość może być odpowiednikiem wydanego w latach ubiegłych albumu obrazującego przebieg Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających w Poznaniu.

Mam wrażenie, że wydawnictwo takie, chociaż o charakterze pamiątkowym, przyczyniłoby się również do jeszcze szerszej propagandy szybownictwa wśród społeczeństwa, a szczególnie młodzieży.

ADAM POBÓG-SPOLSKI

Propozycja — słuszna i Wydział Propagandy APRL powinien ją uwzględnić w swoich planach wydawniczych. Autorzy, chętni do opracowania tej pozycji, na pewno się znajdą.

Z myślą o rentowności towarzystw lotniczych

Konkurencja. Słowo to, nie ma dziś już takiego znaczenia, jak onegdaj, ani w Polsce ani w innych krajach socjalistycznych. Niemniej jednak w stosunkach między krajami konkurencja odgrywa dalej wielką rolę. Jest ona również widoczna i w cywilnym lotnictwie komunikacyjnym. Tu poszczególne towarzystwa lotnicze walczą o każdego pasażera, o każdy kilogram poczty, czy innego ładunku, walczą o jak najlepszą rentowność swoich przedsiębiorstw, o jak największe zyski.

Drogi tej konkurencji są różne, chociaż cel zawsze ten sam. Każde towarzystwo czyni wszystko, aby pokazać się przed przyszłym i już zdobytym pasażerem z jak najlepszej strony. Większe przedsiębiorstwa zakładają w różnych krajach swoje biura informacyjne o działalności ich linii — obok miejscowych agencji lotniczych (tak jak w Warszawie biuro KLM obok biura PLL „Lot"), tylko niejednokrotnie o wiele większych rozmiarach. Biura te pomagają pasażerom w załatwianiu wszelkich formalności związanych z wyjazdem i stanowią agendy akwizycyjne.

Formy obsługi pasażerów w samolocie są również oparte o zasady walki konkurencyjnej. Tu dochodziło nawet do sporów, które musiały być rozstrzygane przez IATA (International Air Transport Association). Każde towarzystwo starało się dać coś więcej pasażerowi w samolocie, czy to poprzez lepsze wyżywienie lub w formie upominku. Słabsze ekonomicznie towarzystwa podnosiły wówczas krzyk, nie mogąc dorównać konkurentom.

W miarę wprowadzania do eksploatacji dużych, ekonomicznie samolotów, pojawiły się nowe możliwości konkurencji. Przystąpiono do wprowadzania różnych zniżek, na przykład: z tytułu kupna biletu tam i z powrotem, dla uczącej się młodzieży akademickiej, dla grup turystycznych, z tytułu podróży okrężnych, dla emigrantów itp. Wprowadzono podział na klasy pierwszą i turystyczną. Niedawno została wprowadzona klasa ekonomiczna. Innych sposobów walki konkurencyjnej, prostej i złożonej, jest mnóstwo.

Z drugiej strony poza wpływami z tytułu eksploatacji poszczególnych linii na rentowność przedsiębiorstw lotniczych wpływa system ich gospodarki, ilość wylatanych godzin przez samoloty (przy zasadzie — samolot na ziemi kosztuje, w powietrzu zarabia), sposoby remontów samolotów. Czym większy park samolotowy, a raczej czym bardziej niejednolity, tym większe koszty remontowe, tym większy stan zatrudnienia itd. itd. Z największymi trudnościami borykają się zwykle małe przedsiębiorstwa, które z braku funduszów nie są w stanie ujednolicić sprzętu. Z takimi trudnościami walczyły w swoim czasie przedsiębiorstwa lotnicze trzech krajów skandynawskich: Norwegii, Danii i Szwecji. W pokonaniu ich pomogło połączenie swych przedsiębiorstw w jedno przedsiębiorstwo lotnicze, znane w całym świecie pod nazwą SAS (Skandynavian Airlines System). Jest to dziś jedno z większych towarzystw w świecie.

Do małych towarzystw lotniczych należy zaliczyć również takie jak: CSA, Deutsche Lufthansa, MALEV, PLL „LOT", TABSO i TAROM. Są to przedsiębiorstwa lotnicze krajów socjalistycznych, którym łatwiej jest jak komukolwiek znaleźć wspólny język dla stworzenia jednolitego towarzystwa lotniczego. Towarzystwa, które ma wszelkie dane, aby stać się największym, dochodowym przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej w środkowej Europie. Co prawda nie grozi dziś tym przedsiębiorstwom likwidacja z tytułu wielkiej konkurencji, ale myślę, że czas już mówić o zcaleniu. Szczególnie dziś, kiedy bijemy się o najlepsze rezultaty ekonomiczne kraju, należałoby rozważyć wszystkie za i przeciw, popolemizować i podjąć konkretne kroki w tym kierunku. Na ten temat powinny się przede wszystkim wypowiedzieć zainteresowane przedsiębiorstwa.

CZESŁAW SOLNICKI

W SKRÓCIE z ZSRR i CHIN

KSIĄŻKA O JANIE NAGÓRSKIM UKAŻE SIĘ W ZSRR

Wkrótce ukaże się w ZSRR książka J. Galperina, poświęcona życiu słynnego lotnika polskiego Jana Nagórskiego, pt. „On był pierwszy". Jan Nagórski, który pierwszy na świecie przeleciał w 1914 roku nad Arktyką, cieszy się wśród polarników radzieckich dużą popularnością. Imieniem Nagórskiego nazwano jedną z radzieckich stacji podbiegunowych. (sz)

OBNIŻKA CEN BILETÓW LOTNICZYCH W CHINACH

Ogłoszono, iż do 1 lipca br. opłaty za przewozy pasażerów i towarów na samolotach chińskich krajowych linii lotniczych zmniejszono o 40%.

Turystom zagranicznym przysługuje 25-procentowa zniżka.

Radio pekińskie podało, iż w końcu roku na liniach chińskich pojawią się zakupione w ZSRR nowe samoloty pasażerskie.

W ciągu ostatnich pięciu lat liczba osób korzystających rocznie z chińskich krajowych linii lotniczych zwiększyła się o 30%. Powietrzne szlaki łączą obecnie 40 największych miast chińskich. (sz)

LOTY KOSMICZNE MOGĄ BYĆ JUŻ DZIŚ REALIZOWANE

Loty kosmiczne przestały być fantazją i mogą już dziś być realizowane — stwierdzają dwaj uczeni radzieccy A. Iljuszin i W. Leński, w odpowiedzi na pytanie czytelnika na łamach dziennika „Izwiestia".

Wyrzucenie bowiem trzeciego radzieckiego sputnika o ciężarze około 1,5 tony dowodzi, że można wyrzucić w przestrzeń rakietę o tej samej wadze. Jej początkowa prędkość byłaby taka sama, jak trzeciego sztucznego satelity Ziemi, tj. około 8 km na sekundę. Po uruchomieniu silnika rakiety prędkość jej, jak wynika z obliczeń, przekroczyłaby 11,2 km na sekundę, czyli byłaby większa niż tzw. druga prędkość kosmiczna. Przy tej prędkości zostaje przezwyciężone ciążenie Ziemi.

Tak więc — stwierdzają uczeni radzieccy — tzw. druga bariera kosmiczna może być przezwyciężona przy pomocy posiadanego obecnie paliwa i istniejących konstrukcji rakietowych.

Wspomniana rakieta mogłaby ponadto unieść sztucznego satelitę Ziemi znacznie większego od satelitów amerykańskich. Uczeni ci dodają, że wyrzucenie takiej rakiety w przestrzeń kosmiczną jest obecnie jedynie kwestią celowości. (sz)

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 24 LIPCA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 4358/C A-34

W defiladzie powietrznej uczestniczyły najnowsze samoloty odrzutowe polskiej produkcji, będące na uzbrojeniu naszego lotnictwa wojskowego. Na zdjęciach powyżej — z lewej: samoloty myśliwskie, z prawej — bombowe.

DEFILADA 22 LIPCA W ŁODZI

Defilują oddziały wojsk desantowych, w oryginalnych purpurowych beretach. Foto: CAF (4)

Wśród broni przeciwlotniczej zobaczyliśmy także czterolufowe szybkostrzelne działka przeciwlotnicze.

AWANSE W WOJSKU

Z okazji Święta Odrodzenia i 15-lecia Wojska Polskiego Rada Państwa, w uznaniu zasług położonych dla Sił Zbrojnych PRL, na wniosek ministra Obrony Narodowej mianowała 5 generałów brygady na generałów dywizji oraz 12 pułkowników na generałów brygady. **Stopień generała dywizji otrzymał** m. in. **dowódca Wojsk Lotniczych Jan Frey-Bielecki, a generała brygady — Czesław Mankiewicz.**

Poza tym awanse na wyższe stopnie otrzymało 709 oficerów.

Rewia lotnicza w Tuszyno

20 lipca br. na lotnisku w Tuszyno po raz 25 społeczeństwo Moskwy i okolic miało okazję oglądać wspaniałą rewię lotniczą z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR. W tym roku, dla podkreślenia pokojowej polityki państwa radzieckiego, w pokazach tych uczestniczyło wyłącznie lotnictwo cywilne. I jeszcze jedna rzecz, różniąca tegoroczne pokazy od poprzednich, to fakt, że obok pilotów radzieckich brali w nich udział również piloci sportowi i spadochroniarze Polski, Czechosłowacji, Rumunii, Bułgarii i Węgier.

Pokazy, które otworzył przelot samolotów z flagami — narodową ZSRR i 15 republik radzieckich — oraz śmigłowców z portretami Marksa, Lenina i transparentami, składały się z czterech zasadniczych części: szybowcowej, śmigłowcowej, samolotowej i spadochronowej.

Szybownicy zademonstrowali wysoką technikę pilotażu w indywidualnej i zespołowej akrobacji. Piloci polscy uczestniczący w tej części pokazu popisywali się: Tadeusz Śliwak akrobacją na „Jastrzębiu", zaś Jerzy Adamek na „Musze-Standart", holowanej przez śmigłowiec Mi-1.

Po szybownikach miejsce nad tuszyńskim lotniskiem zajęły śmigłowce. Pokazano indywidualny i grupowy pilotaż Mi-1, Mi-4, Ka-15 i Ka-10.

Wielką sensację wzbudził następnie start „latającego stołu".

W części samolotowej najokazalej zaprezentowali się piloci czechosłowaccy, demonstrując wysokiej klasy akrobację na samolotach „Zlin-Trener 226".

Następnie nad lotniskiem przedefilowały najnowsze radzieckie samoloty pasażerskie Tu-114, Tu-104A, Il-18, An-10 i „Pszczółka".

W końcowej części rewii wystąpili spadochroniarze radzieccy, węgierscy, czechosłowaccy i bułgarscy, dając piękny pokaz skoków indywidualnych i grupowych.

Szczegółowe relacje naszego specjalnego wysłannika z obchodu Dnia Lotnictwa ZSRR podamy w jednym z następnych numerów.

IRENA KEMPÓWNA-ZABIEŁŁO TELEFONUJE Z LESZNA:

LUCYNA BAJEWSKA POBIŁA 2 REKORDY ŚWIATA W JEDNYM LOCIE

W dniu 18 lipca br. w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lesznie padły dwa rekordy świata. Lucyna Bajewska (z pasażerką Krystyną Cieślak) wykonała na szybowcu dwumiejscowym „Bocian" przelot docelowy na trasie Leszno — Chełm Lubelski. Odległość między Lesznem a miejscem lądowania wynosi 490 km.

Wynik ten jest lepszy o 110 km od dotychczasowego kobiecego rekordu światowego ustanowionego przez pilotki francuskie Abadie i Trubert. Ponadto jest on również lepszy o 46 km od światowego rekordu kobiecego w przelocie otwartym na szybowcu dwumiejscowym, będącym dotychczas w posiadaniu szybowniczek radzieckich Klepikowej i Bordinej.

W SKRÓCIE

FAI zatwierdziła jako rekord międzynarodowy osiągnięcie radzieckiego pilota śmigłowcowego A. Awidzba, który na śmigłowcu Mi-1 przeleciał trasę zamkniętą o długości 100 km z prędkością 176,672 km/h. (z)

W rejonie Tacikawa (Japonia) uległ katastrofie amerykański samolot typu C-47. Dwaj członkowie załogi zginęli, jeden odniósł ciężkie rany (z)

Najczęściej używanym typem samolotu pasażerskiego na liniach BEA (British European Airways — Brytyjskie Linie Europejskie) jest Vickers „Viscount—800". Obecnie samoloty tego typu utrzymują połączenie między 53 miastami w Europie. (z)

Dowództwo lotnictwa wojskowego Włoch oficjalnie podało do wiadomości o rozpoczęciu formowania pierwszej włoskiej jednostki wyposażonej w pociski zdalnie kierowane „Nike". Pociski dostarczą USA. (z)

Dowództwo lotnictwa USA przeprowadza na Florydzie szkolenie kadr specjalistów dla obsługiwania pocisków zdalnie kierowanych typu „Bomarc". (z)

Brazylia projektuje z końcem br. uruchomienie regularnej linii lotniczej do Japonii. W sierpniu i wrześniu br. przewidziane są loty próbne na trasie Brazylia — Tokio. Używane mają być samoloty C-121 „Super Constellation".

Odbył się pierwszy próbny lot nowej wersji francuskiego samolotu pasażerskiego „Caravelle". Nowy samolot wyposażony jest w cztery silniki turboodrzutowe o ciągu statycznym 5 000 kG każdy. W roku 1959 samoloty te mają wejść do służby na francuskich liniach komunikacyjnych. (z)

MISTRZOSTWA NA CENZUROWANYM

NIE można powiedzieć, że organizacja VII Szybowcowych Mistrzostw Świata była dla Aeroklubu PRL zaskoczeniem. Pierwsze pogłoski na ten temat przywieźli już uczestnicy VI Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji. Do pogłosek tych APRL podszedł poważnie i po przeanalizowaniu możliwości tak wewnętrznych (APRL) jak i państwowych — wystąpiono do FAI z propozycją ewentualnego podjęcia się przeprowadzenia w Polsce mistrzostw. Było to jeszcze w r. 1956.

Konkretne rozwiązanie tej sprawy przyniosła konferencja FAI, która odbyła się w dniach 28 stycznia — 7 lutego 1957 r. w Paryżu. Na niej to podjęto definitywną już decyzję powierzenia Aeroklubowi PRL zorganizowania w Polsce VII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Na przygotowanie tej imprezy mieliśmy zatem całe szesnaście miesięcy czasu. Wystarczający to okres, aby na dzień przybycia pierwszych reprezentacji zagranicznych było wszystko zapięte na przysłowiowy ostatni guzik, nie tylko zewnętrznie ale i od podszewki. Początkowo mogło się wydawać, że tak będzie. Wkrótce bowiem powstał komitet organizacyjny mistrzostw, w skład którego oprócz kierowników poszczególnych działów dyrekcji APRL zaproszono także kilku znanych działaczy lotniczych, a funkcję przewodniczącego — powierzono sekretarzowi generalnemu APRL.

Jednym z najpilniejszych zadań, jakie postawił przed sobą komitet, było opracowanie szczegółowego harmonogramu prac przygotowawczych, preliminarza budżetowego oraz rozesłanie ankiet do aeroklubów narodowych, których odpowiedzi miały zorientować organizatorów w ilości ekip i osób uczestniczących w mistrzostwach.

Praktycznie jednak sytuacja nie była różowa. Kilka miesięcy zbierano informacje od aeroklubów narodowych zainteresowanych mistrzostwami, opracowano regulamin, a poza tym w Lesznie prowadzono prace zakończeniowe przy budowie nowego hangaru, niwelację terenu lotniska itp., co — według zapewnień działu inwestycyjnego — miało być ukończone w r. 1957. Wszystko to jednak szło w niezwykle żółwim tempie.

Wreszcie we wrześniu ustalono dokładny termin mistrzostw i treningu, a w październiku powołano kierownictwo mistrzostw. I znowu mogłoby się wydawać, że teraz prace przygotowawcze rozkręcą się na dobre, bo to — i kierować ma nimi kto, i termin zaczyna naglić. Właściwie jednak intensywna praca organizacyjna rozpoczęła się na trzy miesiące przed terminem, kiedy to nastąpiła zmiana obsady funkcji kierownika mistrzostw.

W efekcie więc z szesnastu miesięcy czasu, w którym można było przy znacznie mniejszym nakładzie wysiłku ludzkiego, a na pewno i kosztów, wszystko sprawniej i lepiej zorganizować, niemal cała robota musiała być wykonana w ciągu zaledwie trzech miesięcy. Ambitne plany nowego kierownika, aby na 20 maja Leszno było gotowe na przyjęcie zawodników — nie mogły być w pełni realne. W tym czasie trwały jeszcze roboty budowlane. Co mówić zresztą o 20 maja, skoro jeszcze tuż przed 15 czerwca, kiedy prawie wszyscy zawodnicy byli już na miejscu, odbywało się kupowanie brakujących stołów, łóżek, koców itp. I nie tłumaczmy tego krótkim okresem czasu, lub brakiem doświadczenia w organizacji tego rodzaju imprez — po prostu sprawę od początku nieco zbagatelizowano, potem trzeba było nadrabiać stracony czas.

ORGANIZACJA

Kierownictwo mistrzostw składało się z dziesięciu pionów, a niektóre z nich dzieliły się jeszcze na poszczególne służby. Kierownikiem misrzostw był Jerzy Świątek, a sekretariatu Zbigniew Chmielewski. W skład kierownictwa sportowego prowadzonego przez Tadeusza Rejniaka wchodzili: przewodniczący komisji sędziowskiej — Justyn Sandauer, kierownik startu — Adam Dziurzyński, kierownik służby meteorologicznej — Władysław Parczewski. Kierownictwo techniczne sprawował Władysław Janica. Pieczę nad służbą operacyjną miał Bolesław Łabno. Kierownikiem propagandy był Janusz Jarzęcki. Działowi temu podlegało laboratorium fotograficzne Bernarda Koszewskiego. Sprawami organizacyjno-gospodarczymi kierował Tadeusz Skrzypczyk. W skład tego pionu wchodziły następujące służby: kwaterunkowo-porządkowa — Irena Zabiełło, wyżywienie Wacław Sumiński, przeciwpożarowa — Stanisław Mazur, a pogotowie awaryjne — Henryk Alaba. Służbą zdrowia kierował Jerzy Bibrich, a za finanse był odpowiedzialny Roman Zdunkowski. Natomiast szefem pilotów holujących jak i kierownikiem pokazów był Wacław Kozielski. Organizacja OSTIV-u spoczywała w rękach Leszka Pitucha natomiast szefostwo biura prasowego sprawował Władysław Kisielewski.

Plon techniczny był jednym z najlepiej pracujących działów. Z jego pomocy korzystały w mniejszym lub większym stopniu wszystkie ekipy. Od chwili rozpoczęcia treningu zawodników do czasu ukończenia ostatniej konkurencji dokonano szeregu napraw: szybowce — 3 naprawy duże, 17 średnich, 50 małych; samoloty — 3 naprawy duże, 20 małych; wozy transportowe — 60 napraw średnich i przyrządy pokładowe — 120 napraw.

Dział propagandy zorganizował szereg imprez rozrywkowych, pokazów filmowych i wieczorów tanecznych. Cały wysiłek tego działu był skierowany przede wszystkim na prace organizacyjne, które pochłonęły najwięcej czasu pracownikom tego pionu. Kierownictwo propagandy prowadziło kronikę mistrzostw.

Służba operacyjna przeprowadziła w czasie treningu i mistrzostw około 2 200 rozmów telefonicznych, przyjmując meldunki o lądowaniu szybowców oraz informując wozy transportowe o ich umiejscowieniu. Ogólnie z pilotami porozumiewano się 710 razy, a z wozami transportowymi 1200 razy. Rozmowy prowadzono w różnych językach w zależności od życzenia poszczególnych ekip. Przez głośniki podawane były komunikaty w pięciu językach przy jednoczesnym nanoszeniu miejsc lądowania szybowców na mapę umieszczoną przed kawiarnią.

Służba zdrowia. Obsadę lekarską mistrzostw stanowili lekarze specjaliści GOBLL-u z Wrocławia z dyrektorem ośrodka Wacławem Kornaszewskim na czele. Dla usprawnienia pracy sprowadzono jeden aparat do badań elektrokardiograficznych, który wykorzystano w kilkunastu wypadkach. Ogółem udzielono pomocy w około 800 różnych przypadkach. Opieką lekarską objęty był również obóz harcerzy pomagający przy organizacji mistrzostw. Zabiegi, których z powodu braku odpowiedniego wyposażenia nie można było udzielić na lotnisku wykonywano w miejscowym szpitalu.

Wyżywienie. Z wyżywienia w stołówce mistrzostw korzystało w dniach 7 — 14 czerwca — 656 osób, w dniach od 14 — 29 — 680 osób. Jakość posiłków wahała się w granicach 8 200 — 9 850 kalorii. Mimo dużej ilości osób korzystających z wyżywienia stołówka z wyjątkiem kilku dni wydawała posiłki szybko i sprawnie.

Piloci holujący wykonali ponad 820 startów. Podczas przeprowadzania każdej konkurencji latało 18 samolotów polskiej produkcji „Junak-2". Zatrudnionych było 23 pilotów, z tego 18 holujących a 5 łącznikowych. W czasie holowania pracowało 18 mechaników. Start 61 szybowców holowanych przez samoloty trwał przeciętnie około 35 minut.

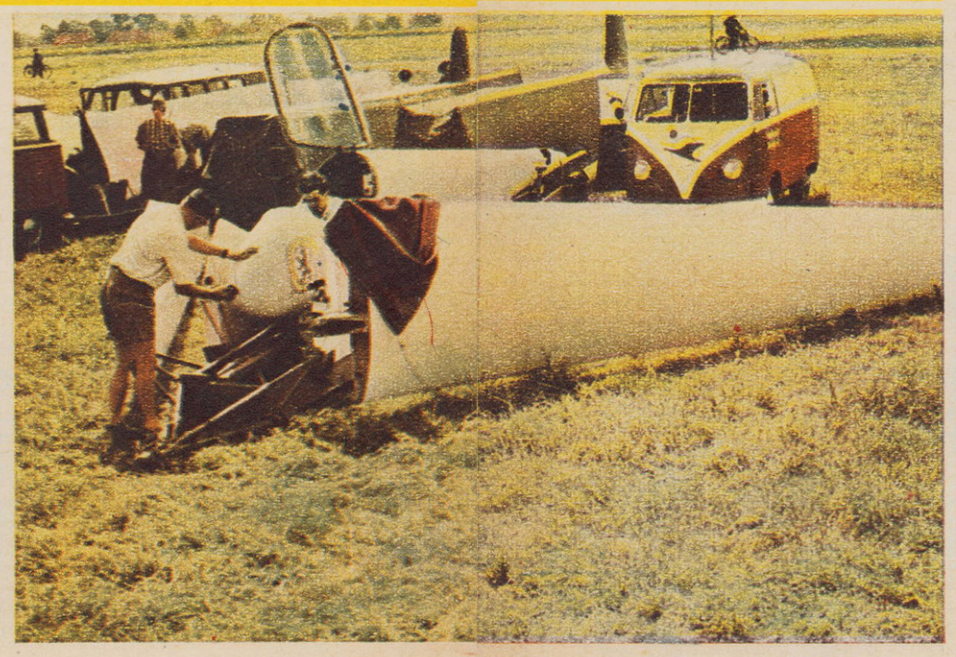
Biuro prasowe. W czasie mistrzostw przy Biurze Prasowym było akredytowanych 72 dziennikarzy krajowych i 25 zagranicznych. Ogółem wydano 8 biuletynów informacyjnych w wersji polskiej i francuskiej oraz 13 serwisów informacyjnych (w trzech językach) i 7 komunikatów komisji sędziowskiej. Zorganizowano 4 konferencje prasowe.

Należy stwierdzić, że mistrzostwa zostały rzeczywiście zorganizowane na dobrym poziomie. Najlepiej świadczą o tym wypowiedzi pilotów i członków ekip zagranicznych, których pochlebne opinie stanowią tutaj swoistą wymowę. Organizatorzy mistrzostw dali zresztą ze swej strony wszystko, aby wszechstronnie — o ile to było możliwe — zaspokoić potrzeby uczestników mistrzostw. Warto tutaj dla przykładu podać, że na drugiej odprawie pilotów zwrócono się do kierownictwa z prośbą o wprowadzenie angielskiego jako trzeciego języka na mistrzostwach. Po dyskusji i wyrażeniu zgody wszystkich ekip już na drugi dzień tłumaczono treść odpraw w języku angielskim. Ten fakt szybkiej reakcji kierownictwa, świadczący o jego sprężystości, był z uznaniem komentowany przez ekipy zagraniczne.

Niewątpliwie cały personel zatrudniony na mistrzostwach wywiązał się należycie ze swoich obowiązków. Czy to będą mechanicy i technicy pracujący nieraz całą noc przy naprawie sprzętu, piloci holujący, niezmordowani kierowcy, kelnerki pracujące czasem bez przerwy wiele godzin, telefonistki, tłumacze i wielu innych — wszyscy swoją postawą przyczynili się do tego, że mistrzostwa przebiegały na ogół sprawnie, bez zakłóceń i ku zadowoleniu uczestników.

Wszyscy członkowie ekip zawodniczych, część obserwatorów i dziennikarzy oraz personel obsługujący mistrzostwa — zakwaterowano w dużych namiotach typu wojskowego. Mieszkało się tam zupełnie przyjemnie.

Jednym z szybowców, o które dbano z wyjątkową wprost pedanterią, był zachodnioniemiecki HKS-3 dr. Ernsta Haase. Tu widać go w trakcie montażu przed lotami.



Trzeba jeszcze nadmienić, że kierownictwo startu w osobie Adama Dziurzyńskiego zdobyło sobie dużo uznania za sprawnie zorganizowane „wyrzucanie" szybowców w powietrze ponadto na podkreślenie zasługuje również dzielna i sumienna pomoc Poznańskiej Drużyny Lotniczej, która obozując w pobliskim lasku pomagała mistrzostwom, zdobywając jednocześnie sprawności. Harcerze ci pracowali w różnych służbach, a między innymi takich jak: łączności, prasowej i w fotolaboratorium.

Oceniając organizację mistrzostw trzeba również wspomnieć i o niedociągnięciach.

Sprawa pierwsza. Służba operacyjna, ze względu na środki łączności jakimi dysponowała, nie mogła wywiązać się należycie ze swojej trudnej i odpowiedzialnej pracy. Działała niezbyt sprawnie i z opóźnieniem.

Sprawa druga. Ogromny wysiłek kuchni mistrzostw, która miała nie byle jakie zadanie, bo wyżywienie ponad 600 osób, był uzależniony od funkcjonowania jej zaplecza, a te nie zawsze działało dobrze. To oczywiście miało decydujący wpływ na jakość posiłków.

Sprawa trzecia. Komisja sędziowska mistrzostw nie zadała sobie wiele trudu, aby wyniki z każdej konkurencji podać możliwie jak najwcześniej. Na nie przecież z niecierpliwością czekały największe agencje prasowe świata. Ta sytuacja denerwowała nie tylko pilotów, ale przede wszystkim przedstawicieli prasy i radia.

Sprawa czwarta. Biuro prasowe, przy którym dziennie akredytowanych było około czterdziestu dziennikarzy, dysponowało **tylko jednym telefonem**(!) i jednym mocno sfatygowanym dalekopisem. Poczta czynna była jedynie do 23, a w czasie konkurencji zajęta była łącznością z zawodnikami. Praca dziennikarza na mistrzostwach stawała się podczas dni lotnych niezwykle trudna.

Organizatorzy mistrzostw słusznie uczynili, umożliwiając zagranicznym gościom obejrzenie (na ziemi i w locie) naszego śmigłowca SM-1.
Foto: B. Koszewski (1) i St. Kopf (3)

WYNIKI SPORTOWE

Z chwilą rozpoczęcia pierwszej konkurencji mistrzostw na starcie stanęło ogółem 61 zawodników, z czego 37 — w klasie otwartej i 24 — w klasie standart.

W ciągu 15 dni trwania mistrzostw rozegrano ogółem 6 konkurencji (wszystkie już rozpoczęte — zostały zaliczone). Jak więc z tego wynika, przeciętnie rozgrywano jedną konkurencję co dwa i pół dnia, a więc tempo zawodów było szybkie, jednak nie tak szybkie jak dwa lata temu w St. Yan. Warunki meteorologiczne w obu przypadkach były jednakowe, tzn. na ogół ciężkie.

Nie uciekając się do opisów poszczególnych konkurencji (patrz reportaże) należy zwrócić szczególną uwagę na trzecią konkurencję mistrzostw (18. VI.) — przelot docelowy do Warszawy, która — zgodnie z regulaminem — została zamieniona na przelot po wyznaczonej trasie Leszno — Warszawa. Niektórzy zawodnicy i obserwatorzy dziwili się kierownictwu, że zdecydowało się przeprowadzić trudny przelot w niezwykle ciężkich warunkach meteorologicznych owego dnia. Zarzucano mu... różne rzeczy, napomykając o omyłce, złej woli, niezdecydowaniu i kilku jeszcze gorszych rzeczach. Należy stwierdzić, że jednak zawody to nie coctail-party w atmosferze sielanki, lecz sportowa walka, zmuszająca pilotów do maksimum wysiłku — przy równych szansach dla wszystkich. Trudno, nie wolno z góry zakładać, że się **musi** zwyciężyć; można i należy do zwycięstwa — **dążyć**. Właściwą odpowiedź malkontentom dał pilot brytyjski Deane-Drummond, którego od celu dzieliło po wylądowaniu niewiele ponad 20 km. A więc — przeleciał on 90 proc. trasy. Przy odrobinie szczęścia — mógł dolecieć do Warszawy. To samo można powiedzieć o pilotach czechosłowackich.

Maksymalna ilość punktów do zdobycia w klasie otwartej we wszystkich konkurencjach wynosiła 6 000. Zwycięzca — Ernst Günter Haase (NRF) zdobył ich 5 651, a więc 94,18%. Zawodnik ten wykazał bardzo wysoką klasę pilotażu, doskonałą taktykę i regularność, które to cechy sprawiły, że był niezagrożony poważnie w ciągu całych zawodów. Dowodem jego wysokich umiejętności jest stałe zajmowanie pierwszego miejsca w klasyfikacji po X rozegranych konkurencjach. Na sześć konkurencji — w trzech był zwycięzcą. Niewątpliwie — do jego sukcesu w wielkiej mierze przyczynił się szybowiec HKS-3, dysponujący rzeczywiście nieprzeciętną doskonałością.

Maksymalna ilość punktów do zdobycia w klasie standart wynosiła również 6 000. Zwycięzca — Adam Witek zdobył ich 5 232, a więc 87,2%. Od pierwszej konkurencji można było obserwować dramatyczną, pełną uporu walkę tego pilota z plejadą asów, których przywódcą był P. A. Persson. Witek latał również regularnie, jednak z pierwszego miejsca musiał ustąpić w czterech konkurecjach, czego skutkiem było czasowe utracenie prowadzenia po czwartej konkurencji. Tym niemniej skuteczna walka polskiego pilota z zagranicznymi rywalami, dysponującymi sprzętem o wyraźnie większej doskonałości, wystawia mu jak najlepsze, zaszczytne świadectwo i jest dowodem jego wielkiej sportowej ambicji, odporności moralnej i wytrwałości.

Pozostali trzej polscy piloci, walcząc ambitnie o pierwszeństwo z rywalami legitymującymi się równymi im umiejętnościami pilotażowymi oraz... lepszym sprzętem, zajęli w tej sytuacji dobre, nie przynoszące im wstydu miejsca. Edward Makula ze swym 5 miejscem ulokował się na lepszej pozycji niż takie asy jak Deane-Drummond, Saradić czy Kumpost, a pechowiec na tych mistrzostwach — Marian Gorzelak (14 miejsce) — ma przecież na rozkładzie sławnego Francuza Fonteilles, całą obsadę amerykańską, austriacką, węgierską, radziecką i innych dobrych o znanych nazwiskach pilotów. Szóste miejsce Jerzego Wojnara w klasie standart świadczy o tym, że ten świetny pilot nie latał może na swym największym „gazie", jednak — nie licząc fatalnej dla niego III konkurencji — latał dość równo, pokonując w efekcie końcowym tak wytrawnych zawodników jak Tony Goodhart, Labar, Rain, Wills czy Stepanović.

Ciekawe byłoby ile % możliwych do osiągnięcia punktów zdobyli wszyscy nasi piloci? Otóż, Witek wywalczył sobie 87,2%, Makula — 84,43%, Wojnar — 75,88% i Gorzelak — 66,93%.

Co mogłoby jeszcze rzucić się w oczy obserwatorom mistrzostw? Niewątpliwie niespodzianką są miejsca Francuzów, którzy uważani byli za bardzo groźnych przeciwników, a ulokowali się na pozycjach średniej i niżej średniej wartości. Drugą, i to zupełną niespodzianką, jest fantastyczny atak tandemu fińskiego (Horma-Tandefelt), który przyniósł twardym Finom bardzo dobre 4 i 5 miejsce. Tego — mało kto się spodziewał, bowiem szczerze mówiąc nikt nie liczył się poważnie z zagrożeniem z ich strony. Trzecia niespodzianka — to pozycja Czechosłowaków, którzy poczynili od ostatnich mistrzostw świata duże postępy. Jugosłowianie — niezbyt równi, troszkę zawiedli.

Niezwykle pozytywnym zjawiskiem na zawodach był fakt, iż nie było w czasie rozgrywania konkurencji ani jednego wypadku, który by zagroził życiu i zdrowiu pilotów. Drugą taką — wśród wielu innych oczywiście — rzeczą był brak protestów pod adresem kierownictwa. Fakt ten dobrze świadczy o pracy kierownictwa sportowego i komisji sędziowskiej.

CIĄG DALSZY W NASTĘPNYM NUMERZE

U „WARSZAWIAKÓW" PO 15 LATACH

PRZECIWLOTNICZA NIE GROŹNA

Jerzy Czownicki

JAK go sobie wyobrażałem po pierwszej rozmowie telefonicznej. Szczupła, zgrabna sylwetka, twarz o zdecydowanych rysach, gładko zaczesane ciemne włosy i ten sam metaliczny głos, który słyszałem przez telefon. Siedzę w gabinecie pułkownika — pilota Jerzego Czownickiego. Obok mnie, przy tym samym stole pokrytym zielonym suknem, który jest jakby przedłużeniem biurka, siedzi gospodarz. Młody, trzydziestoczteroletni mężczyzna, wygląda jeszcze młodziej z poważnymi szlifami wysokiego stopnia oficerskiego. Jak wyglądał piętnaście lat temu?

Kto z Polaków przebywał wówczas w Związku Radzieckim, na wieść o tworzeniu się Wojska Polskiego pośpiesznie zmierzał w kierunku Sielc. Jednym z wielu ochotników pragnących aktywnie walczyć o wolność ojczyzny był 19-letni Jerzy Czownicki. Służbę wojskową rozpoczął on od 1 Pułku Piechoty, lecz w parę miesięcy później zakwaterował się już w Grigoriewskoje. W rok później rozpoczął swe pierwsze loty bojowe, których na szlaku do Berlina miał w sumie 38.

Pułkownik dobrze pamięta dzień 23 sierpnia, w którym „Warszawa" weszła do działań bojowych. Niestety, pierwszy lot bojowy odbył tylko dowódca pułku w asyście dowódców eskadr. Dopiero w kilka dni później, w locie na osłonę w rejonie Warki, zdobył bojowe „lotnicze ostrogi". Poleciał wówczas w parze z kapitanem Bojewem. Niebo było czyste i spokojne. Samoloty nieprzyjaciela gdzieś na ziemi kryły się przed skrzydłami z czerwoną gwiazdą albo przyczaiły się tylko, aby nagle zaskoczyć polsko-radziecką parę. I nagle... błękitne niebo zostało upstrzone strzępami ognia i dymu. Kolorowe błyski ukazywały się z każdej strony samolotu. Artyleria niemiecka pluła z różnokalibrowych luf, wściekły grad pocisków osaczał pilotów w maszynach.

— Czy się bałem? Nie, nie czułem żadnego lęku. Byłem może nieco podniecony, ale zachowywałem się zupełnie spokojnie. Nie słyszałem ani jednego huku, być może to było powodem mego dobrego samopoczucia. Po wykonaniu zadania powróciłem do bazy.

Później nastąpiły gonitwy za „Heinklami". loty rozpoznawcze i osłaniające wojska lądowe, atakowanie celów naziemnych. I wreszcie ostatni lot, w którym chorąży Czownicki lecąc w parze z por. Bobrowskim spotkał się z samolotami amerykańskimi. To był przyjemny dzień. Oznaczał koniec wojny. Pozostały po niej wspomnienia, doświadczenia bojowe i odznaczenia, a wśród nich dwa Krzyże Walecznych oraz kilka medali polskich i radzieckich. Jerzy Czownicki do dzisiaj został żołnierzem. Dbał o ciągłe podwyższanie swych kwalifikacji, kształcił się kilka lat kończąc wyższe studia wojskowe w Akademii Sztabu Generalnego Obecnie ma stopień pułkownika i zajmuje wysokie stanowisko w naszych Wojskach Lotniczych.

UWAGA NA „JAKI"

Leon Krempa

CZY to był pech? Jakieś fatum? Wprawdzie miał tylko 12 lotów bojowych, ale na brak przygód nie mógł narzekać. I chyba tylko pech chciał, że nie udało mu się zestrzelić samolotu z czarnym krzyżem. Bo tylko posłuchajcie.

— Leciałem w parze z porucznikiem Kalinowskim — opowiada inżynier Leon Krempa, były pilot z 4 eskadry 1 pułku — chcieliśmy koniecznie spotkać się z nieprzyjacielem. Był to mój pierwszy lot bojowy. Nie zdawałem sobie sprawy z tego, że życzenie to będzie tak szybko spełnione. Nagle z chmur wyskoczyło 6 „Focke-Wulfów". Rozpoczęliśmy walkę. Wiedziałem, że jest ona nierówna, ale nie myślałem o jej rezultacie. W pewnej chwili Kalinowski „usiadł na ogonie" jednemu z nich i... za moment mieliśmy tylko 5 nieprzyjaciół. Lecz to przesądziło o dalszej walce, Niemcy stchórzyli. W innym locie, tym razem w parze z Lisieckim, osłaniałem wojska lądowe. Linia frontu przebiegała przez Berlin. Lisiecki został trafiony, więc musiałem go odprowadzić nad nasze tereny. Podczas lądowania na brzuchu uderzył w stertę. Samolot zrobił kilka „kozłów", pilota wyrzuciło z kabiny. Nie odniósł jednak poważniejszych obrażeń i wkrótce zaczął latać.

Jedną z niebezpiecznych sytuacji miałem podczas walk nad Odrą. Pewnego dnia spotkałem w powietrzu „Jaka". Nie było to nieoczekiwane, ale chciałem go rozpoznać. Podpuściłem go zupełnie blisko i spodziewałem się raczej pozdrowienia. Lecz „Jak" wykonał nagle zwrot bojowy i ustawił się w pozycji strzałowej za moimi plecami. Błysnęła mi myśl, że samolot ten poza znakiem gwiazdy nie ma żadnych numerów. Natychmiast wyrwałem maszynę w górę i nawiązałem walkę. Trwało to kilkanaście minut i zakończyło się bez efektu. Nie dopuściliśmy się nawzajem do dogodnej pozycji strzałowej i rozeszliśmy się w chmurach. Od tamtej pory zaczęliśmy zwracać baczniejszą uwagę nie tylko na sylwetki samolotów lecz i ich oznakowanie. Okazało się bowiem, że Niemcy posiadają „Jaka" i często wykorzystują go do walki z naszymi lub radzieckimi samolotami.

Leon Krempa został odznaczony Krzyżem Walecznych, Medalami „Za Warszawę", „Za Berlin" i innymi, jest także wyróżniony podziękowaniami od najwyższego dowództwa radzieckiego. Przez pewien czas pozostał jeszcze w wojskach lotniczych. Dosłużył się stopnia porucznika i pełnił szereg funkcji. M. in. był dowódcą klucza i instruktorem. Szkolił wówczas mającego dzisiaj stopień pułkownika T. Krepskiego, majora Wiącka i innych. Był też szefem strzelania powietrznego i oblatywaczem.

Po przeniesieniu go do rezerwy ukończył najpierw Liceum Budowlane, a następnie wydział inżynierii lądowej na Politechnicę Warszawskiej. Obecnie pracuje w Zjednoczeniu Budownictwa Miejskiego MDM na stanowisku głównego kierownika robót przy budowie pierwszego wieżowca mieszkalnego w Warszawie, który ma stanąć przy ulicy Wiejskiej.

JERZY STARÓN

SIELECKI SEN „SZALONEGO" LOTNIKA

PRZEŻYCIA ostatnich tygodni, męcząca podróż z głębokiego Uralu odbyta wszelkimi możliwymi środkami lokomocji i paląca organizm od kilku dni silna gorączka, a także tych kilka kilometrów marszu ze stacji Diwowo do Sielc nad Oką, gdzie formowała się 1 Dywizja im. Tadeusza Kościuszki, osłabiły Franka do reszty.

Z nogami podkurczonymi pod siebie siedział teraz na pokaźnym pieńku świerka naprzeciwko wejścia do namiotu, w którym odbywała się rejestracja i przydział nowoprzybyłych do kompanii i pułków dywizji. I właśnie teraz, kiedy Franek znalazł się już w obozie, kiedy poza sobą zostawił zwycięsko przebyte ciężkie chwile i dni, kiedy urzeczywistnieniu serdecznych marzeń należało dać realny początek i wejść do namiotu komendy obozu by się zarejestrować — zabrakło mu sił i odwagi.

Wśród chaosu kłębiących się myśli uporczywie przebijała jedna, najgorsza, i straszna. Nie przyjmą. Spojrzą i nie wezmą. No bo taki obdarty, źle wygląda i pcha się nie byle gdzie. Patrzcie, do lotnictwa mu się zachciewa! Oczy pilnie śledzą wchodzących i wychodzących. Franek chce uchwycić na twarzach współtowarzyszy opuszczających namiot, a tak podobnych do niego, jakiś znak potwierdzający jego obawy.

Ale nie, niczego takiego w ich oczach nie ma. Wychodzą wszyscy radośnie i gwarnie. Klepią się po plecach, ściskają sobie ręce. Pierzchło i odleciało widoczne do niedawna zmęczenie.

Franek energicznie zsuwa się z pnia. Na bose nogi naciąga ledwie kupy trzymające się „kirziaki" i po prostu wali już w kierunku namiotu. Tuż przed wejściem zatrzymuje się na chwilę. Z zanadrza frontowej watówki dostaje starannie owinięty ceratą pakiet. Starym zwyczajem obciąga na sobie i poprawia mocno zużyte już ubranie. Nogi trochę uginają się w kolanach, ale po chwili wyciągnięty jak struna, w pozycji na baczność, meldował głośno:

— Towarzyszu kapitanie! Były starszy sierżant Armii Czerwonej, strzelec pokładowy, radiotelegrafista Franciszek Kopa melduje się z prośbą o przyjęcie go do Wojska Polskiego.

A potem już nie głosem meldunku, gdy podawał swą książeczkę wojskową, zapytał grzecznie:

— A czy nie moglibyście skierować mnie do lotnictwa? Bo ja, jak to widzicie, w książeczce jest napisane, służyłem w lotnictwie w Czerwonej Armii...

Sponad stołu na Franka spojrzało kilka par oczu. Padło kilka pytań. Ktoś z boku przy stole zapisywał szybko jego odpowiedzi. Jakiś szczupły wysoki porucznik w okularach, który chodził po namiocie, podszedł do Franka i serdecznie objął go ramieniem, mocno przyciskając do siebie. Frankowi podano małą karteczkę i powiedziano, że może już iść. Porucznik podając mu na pożegnanie rękę powiedział: Lataj bracie śmiało, a Niemców wal tak, żeby wióry z nich leciały.

Franek prawie na skrzydłach wyskoczył z namiotu i mijając się z kimś w przejściu potrącił go mocno; otrzymana karteczka wyleciała z rąk. Jak za najcenniejszą zdobyczą Franek rzucił się za nią. Dobiegł go tylko zły pomruk i ostro rzucone: „szalony".

Kiedy podniósł kartkę i spojrzał na nią, zobaczył jakąś pieczęć niewyraźnie odciśniętą i napisane ołówkiem słowo — L o t n i c t w o.

Frankiem owładnęła nieopisana radość. Chciał krzyczeć i śpiewać, opowiadać wszystkim dokoła, że stało się to czego serdecznie pragnął, ale coś coraz bardziej i mocniej ściskało go za gardło, a w oczach robiło się coraz to ciemniej i ciemniej.

Kiedy jasność oczu wróciła Frankowi, zobaczył nad sobą przeświecający brezent namiotu i przekonał się, że jest w łóżku. Wokół było jeszcze parę nie zajętych łóżek.

Po chwili do namiotu weszła sanitariuszka. Jej wzrok, trochę zdziwiony i uradowany, ogarnął Franka. Dobiegła do niego, odgarnęła włosy spadające na czoło i położyła na nim rękę. Radosny przyjazny uśmiech rozjaśnił jej twarz. Padły pierwsze słowa: Po burzliwej walce na ziemi i niebezpiecznych wyczynach w powietrzu, szalony lotnik powrócił do zdrowia.

*Pa paru dniach rekonwalescencji Franek opuścił lazaretowy namiot. Żegnając się z sanitariuszką mocno uścisnął jej rękę, potem objął w pół, podniósł i szybko okręcił się wokół kilka razy. Stawiając trochę oszołomioną na ziemię, głośno cmoknął ją w zaróżowiony policzek. — Do widzenia — wszystkiego dobrego „Miódsiostro" *). — Dobrego, wszystkiego dobrego — powiedziała szeptem, a później za oddalającym się Frankiem dodała głośno: — Szczęśliwych i pogodnych lotów, szalony lotniku.*

Uniosła do góry rękę, w której powiewała zdjęta z głowy biała chustka i machała nią na pożegnanie. Ale ani ten ostatni jej gest pożegnania, ani wypowiedziane na końcu słowa nie doszły do Franka, który znikł szybko za drzewami i gęsto rozstawionymi namiotami sieleckiego obozu..

*) Rosjanie żartobliwie zniekształcają połączenie dwóch słów „med" — (medicinskaja) „siestra" na „miódsiostra" (przyp. red).

W Grigoriewskoje — w czasie szkolenia teoretycznego. **Foto archiwalne**

CO O LESZNIE PISZĄ INNI

MOJE WRAŻENIA Z LESZNA

Zgodnie z daną redakcji obietnicą załączam parę uwag dotyczących moich wrażeń z pobytu w Lesznie na VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Uważam za słuszne stwierdzić na wstępie, że ogólnie biorąc poziom organizacyjny mistrzostw był więcej niż zadowalający i jeżeli krytykuję słabsze momenty organizacyjne, to robię to dlatego, żeby następny organizator mistrzostw mógł łatwiej uniknąć błędów popełnionych tym razem.

★

ORGANIZACJA mistrzostw w całokształcie była wspaniała. Zespoły biorące udział w mistrzostwach spotkały się ze strony APRL z jak najlepszym przyjęciem i opieką, co — nie wątpię — potrafiły docenić i doceniły. Jednakże z punktu widzenia dziennikarza i zarazem członka zespołu Wielkiej Brytanii pozwolę sobie na parę uwag krytycznych.

Jednym ze słabych momentów organizacyjnych mistrzostw było, moim zdaniem — złe, mało sprawne funkcjonowanie służby operacyjnej. Niejednokrotnie można było zanotować duże opóźnienia w kontaktowaniu pilotów lądujących w terenie z ekipami ich wozów transportowych. Trudności te do pewnego stopnia wynikały z przyczyn obiektywnych — mam na myśli słabo rozbudowaną sieć telefoniczną w Waszym kraju, tym niemniej jednak duży wpływ na istniejący zły stan rzeczy miała, jak wspomniałem, mało sprawna organizacja sekcji operacyjnej.

W Polsce, jak słyszałem, macie zwyczaj transportowania szybowców lądujących w terenie z powrotem na lotniska macierzyste drogą powietrzną i być może, że brak większego doświadczenia w transporcie drogowym sprzętu był jednym z głównych powodów opóźnień, które miały miejsce. Zauważyłem, że na początku mistrzostw nie braliście pod uwagę konieczności wysyłania wozów transportowych w ślad za szybowcami wychodzącymi na trasę, uważając za wystarczające wysyłanie transportu dopiero po wylądowaniu pilota i podaniu przez niego miejsca lądowania. Ta metoda powoduje duże straty czasu i jest nie do przyjęcia na mistrzostwach świata. Dla przykładu: Gdyby we wtorek 24 czerwca (kiedy ustalono jako konkurencję dnia przelot otwarty i kiedy niektórzy piloci przelecieli dystans ponad 500 km, aż pod granicę ZSRR) załogi wozów transportowych czekały na meldunki o lądowaniu, powrót do Leszna pilotów w czasie umożliwiającym im wzięcie udziału w konkurencji czwartkowej byłby wykluczony.

Niektórzy spośród zagranicznych pilotów narzekali na niewłaściwe, ich zdaniem, zestawienia wyznaczanych konkurencji z warunkami meteo dnia. Nie podzielam tego zdania i uważam, że kierownictwo sportowe mistrzostw nie popełniło w tym wypadku żadnych wartych krytyki błędów. Przy okazji jednak pragnę podkreślić, że komisja sportowa i sekcja meteo w ustalaniu konkurencji dnia mają wspólne, bardzo odpowiedzialne zadanie, przy czym możliwie szczegółowe informowanie pilotów o stanie pogody jest sprawą zasadniczą, na którą organizatorzy powinni zwrócić specjalną uwagę.

Brytyjscy piloci początkowo odnieśli się z dużym uprzedzeniem do stosowanej przez Was techniki holowania. Byli przyzwyczajeni do linki holowniczej długości 60 m i wyciągi na lince długości zaledwie 20 m wydawały im się nieporozumieniem. Jednakże już po paru próbach przekonali się, że Wasza technika holowania jest lepsza od znanej im dotychczas, przyspiesza kolejkę startową i gwarantuje wszystkie pozostałe warunki metody holowania na linie długości 60 m.

Do niewątpliwie najsłabszych punktów organizacyjnych mistrzostw należała prasowa służba informacyjna. Narzuca się pytanie: **Po co było wkładać tyle wysiłku w organizację mistrzostw (osiągając przy tej okazji niezaprzeczalny duży sukces), jeżeli reszta świata nie mogła być w należyty sposób poinformowana o tym co się w Lesznie dzieje?** Problem złej organizacji prasowej służby informacyjnej na mistrzostwach nie jest czymś nowym i bynajmniej nie odnosi się tylko do Leszna. Sprawa jest stara — prasowa służba informacyjna zawiodła już nieraz na poprzednich mistrzostwach. Warto się nad tym zastanowić i z tą złą tradycją wreszcie zerwać, gdyż popularyzacja sportu szybowcowego dużo na tym traci.

Prowizoryczne wyniki powinny być podawane do wiadomości parę godzin po zakończeniu konkurencji, wieczorem tego samego dnia. Podanie wyników osiągniętych przez najlepszych zawodników dnia w obu klasach nie powinno nastręczać trudności. Prowizoryczne wyniki nie muszą uwzględniać ilości zdobytych punktów, wystarcza skalkulowanie lokaty na podstawie dystansu czy czasu uzyskanego przez pilota. W Lesznie zdarzyło się tak, że dziennikarze na wyniki z konkurencji wtorkowej 24 czerwca czekali do czwartku, 26 czerwca. Żadna brytyjska czy inna gazeta nie jest w stanie czekać i podawać wtorkowych wyników w piątek.

Omawiając słabe momenty organizacyjne mistrzostw nie miałem przez to na celu umniejszenia osiągnięć APRL, ale chciałem tym, którzy będą organizowali następne mistrzostwa, dać pewne wytyczne w jaki sposób korzystając z naszego doświadczenia mogą uniknąć błędów na przyszłość.

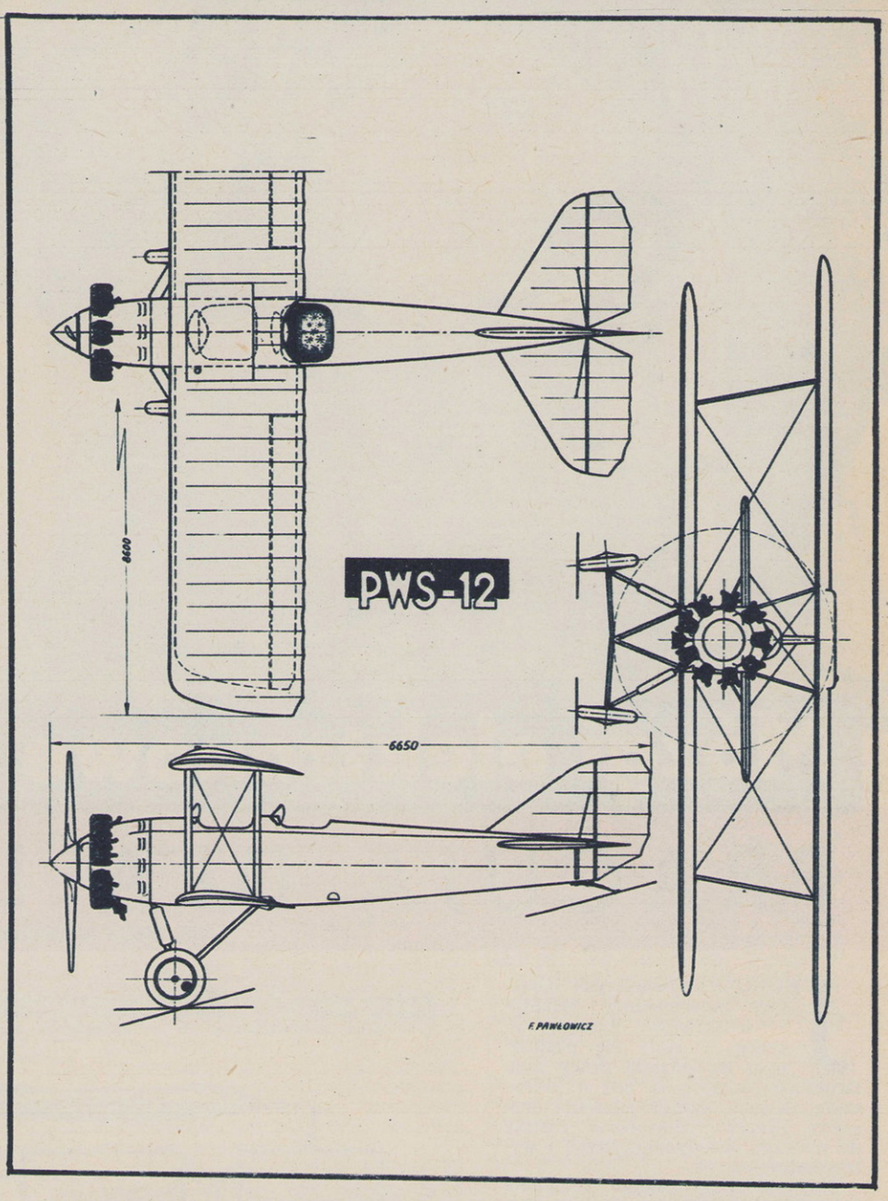
Jak to już poprzednio wspomniałem, organizacja mistrzostw ogólnie biorąc była doskonała. Latało się nam w Polsce świetnie, pobyt tutaj należał do wielkiej przyjemności, a spotkanie z entuzjastami szybownictwa przybyłymi do Leszna z całego świata długo pozostanie nam w pamięci.

KENNETH OWEN

lotniczy dziennikarz angielski, członek redakcji „Flight", wysłannik na VII Mistrzostwa w Lesznie

Londyn, lipiec 1958

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE 148



SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY PWS-12

DO opracowaniu dwupłata łącznikowego PWS-5 w 1928 r., Podlaska Wytwórnia Samolotów przystąpiła w 1929 r. do konstrukcji podobnego dwupłata oznaczonego PWS-12, który miał być samolotem szkolno-przejściowym. Samolot ten, którego pierwsze studium konstrukcyjne jest podane w niniejszym odcinku, został zbudowany w kilku odmiennych wersjach różniących się od siebie, a przede wszystkim od projektu wstępnego. Była to konstrukcja, która właściwie zapoczątkowała szereg dalszych bardzo udanych samolotów przejściowych PWS-16, PWS-26 i PWS-26 bis, budowanych w większych seriach dla wojskowych szkół lotniczych. Były one w użyciu do chwili wybuchu wojny. Wszystkie te dwupłaty wyposażono w silniki gwiazdowe Skoda-Wright o mocy 220 KM. Jedna z wersji samolotu PWS-12 (SP-AKE) przystosowana była do lotów odwróconych i specjalnie w tym celu posiadała na podwoziu mały zbiornik opadowy paliwa. Samolot ten, pilotowany przez por. pil. J. Orłowskiego, wykonał wiele lotów na pokazach lotniczych w kraju i za granicą, odnosząc wielkie sukcesy.

Samolot PWS-12 był dwupłatem konstrukcji drewnianej o pokryciu płóciennym. W baldachimie płata znajdował się zbiornik paliwa Podwozie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Kabiny załogi wyposażone były w dwuster, z tym że tylko druga kabina posiadała pełny komplet przyrządów pokładowych. Poniższe dane dotyczą przedstawionego na rysunku pierwszego studium samolotu PWS-12, który zrealizowany został z pewnymi zmianami. Dalsze wersje tego samolotu zostaną podane w następnych odcinkach.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	8,60 m
Długość	—	6,65 m
Wysokość	—	2,80 m
Pow. nośna	—	23,6 m²
Ciężar własny	—	725 kG
Ciężar użyteczny	—	275 kG
Ciężar w locie	—	1 000 kG
Obciążenie pow.	—	42,4 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,55 kG/KM

FELIKS PAWŁOWICZ

Z LEWEJ: Czy pamiętacie Łajkę? Jej podróż w przestworza nie byłaby możliwa bez pomocy mózgów elektronowych, które umożliwiły dokonanie skomplikowanych obliczeń przy budowie rakiety nośnej, kontrolowały przebieg jej lotu, a później przeliczały na język zrozumiały dla ogółu zaszyfrowane meldunki radiowe sputnika.

Mózgi elektronowe PRACUJĄ DLA LOTNICTWA

INŻ. JERZY WINIARSKI

JEDNO z największych osiągnięć nowoczesnej techniki — elektronowe maszyny liczące — stały się posłusznym narzędziem pracy konstruktorów lotniczych. Już w pierwszym okresie swego istnienia maszyny liczące zastosowane zostały do obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych.

Najważniejszą zaletą elektronowych maszyn liczących jest wielka **szybkość przeprowadzania obliczeń.** Znaczenie tej zalety dla lotnictwa zrozumiemy, jeśli uwzględnimy fakt, że w miarę rozwoju techniki lotniczej wzrosły niepomiernie trudności w obliczaniu własności aerodynamicznych samolotów, jak też ich wytrzymałości. W samolotach szybkich i śmigłowcach pojawił się problem drgań konstrukcji (tzw. flatter), dający się „rozgryźć" przy pomocy bardzo skomplikowanych układów różniczkowych. Nic więc dziwnego, że liczebność personelu i czas potrzebny do przygotowania nowych konstrukcji lotniczych przy stosowaniu starych metod i narzędzi obliczeniowych stały się ogromne. Groziło zahamowanie postępu konstrukcji lotniczych. Ratunek dały maszyny liczące. Ich szybkość wykonywania obliczeń umożliwiła rzeczy nawet najtrudniejsze.

Jak już wspomniałem, elektronowe maszyny liczące zastosowano najpierw do obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych. Później maszyny liczące znalazły inne, również bardzo ważne zastosowanie, jak np. do symulatorów lotu, sterowania procesów produkcyjnych itp. Powrócimy do tego jeszcze później, a na razie spróbujmy poznać nieco bliżej zasadę pracy „mózgów elektronowych".

Istnieją dwa podstawowe rodzaje elektronowych maszyn liczących. Ważniejszy z nich i coraz szerzej stosowany to **„maszyna cyfrowa".** Maszyna taka wykonuje działania matematyczne według z góry zadanego programu. Np. jeżeli jakieś obliczenie wymaga kolejnego wykonania szeregu przeliczeń i następnie zsumowania ich wyników, to cały ten cykl (tzw. program) zadaje się maszynie z góry przy pomocy specjalnego szyfru. Jest to najtrudniejszy etap pracy i wymaga doświadczonej obsługi. Następnym etapem jest zaszyfrowanie wartości wyjściowych, włączenie maszyny i po zakończeniu obliczania — odczytanie wyniku. Maszyna cyfrowa, jak na to wskazuje jej nazwa, liczy przy pomocy cyfr. Nie są to jednak te cyfry do których przywykliśmy. Maszyna posługuje się bowiem nie układem dziesiętnym liczb lecz dwójkowym (binarnym). Podobnie jak w układzie dziesiętnym podstawą jest 10 i każdą inną liczbę wyraża się przy pomocy potęg liczby 10 (np. $576 = 5 \times 10^2 + 7 \times 10^1 + 6 \times 10^0$) to w układzie dwójkowym podstawą jest 2. Np. liczba 5 w systemie dwójkowym da się wyrazić jako $1 \times 2^2 + 0 \times 2^1 + 1 \times 2^0$ (każda liczba podniesiona do potęgi „0" równa się jedności, a więc $2^0 = 10^0 = 1$).

Zapis tej liczby (5) w układzie dwójkowym wygląda „101", liczbę zapisuje się bowiem przy pomocy współczynników przy potęgach podstawy (porównaj 576 w układzie dziesiętnym.)

Podobnie w układzie dwójkowym:

$8 = 1 \times 2^3 + 0 \times 2^2 + 0 \times 2^1 + 0 \times 2^0 = 1000$

$7 = 1 \times 2^2 + 1 \times 2^1 + 1 \times 2^0 = 111$

$11 = 1 \times 2^3 + 0 \times 2^2 + 1 \times 2^1 + 1 \times 2^0 = 1011$

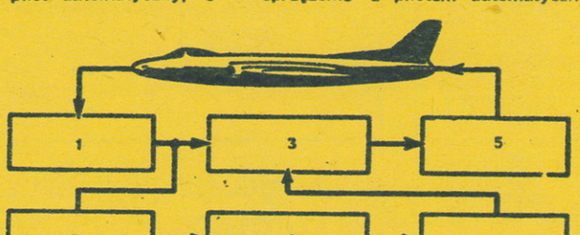
$25 = 1 \times 2^4 + 1 \times 2^3 + 0 \times 2^2 + 0 \times 2^1 + 1 \times 2^0 = 11001$

Jak widać z powyższych przykładów, układ dwójkowy wymaga tylko dwóch cyfr 0 i 1, co pozwala na wyrażanie liczb przy pomocy impulsów elektrycznych (0 = brak impulsu; 1 = jest impuls).

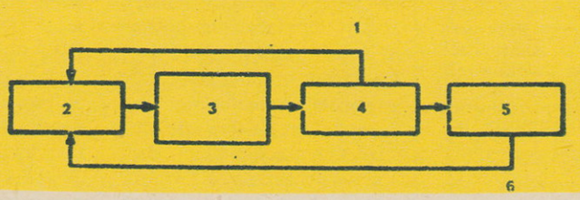
Maszyna cyfrowa składa się z następujących elementów:

a) układ sterujący
b) obwód „pamięci" I
c) obwód „pamięci" II
d) obwody liczące
e) wejście informacji
f) wyjście wyników.

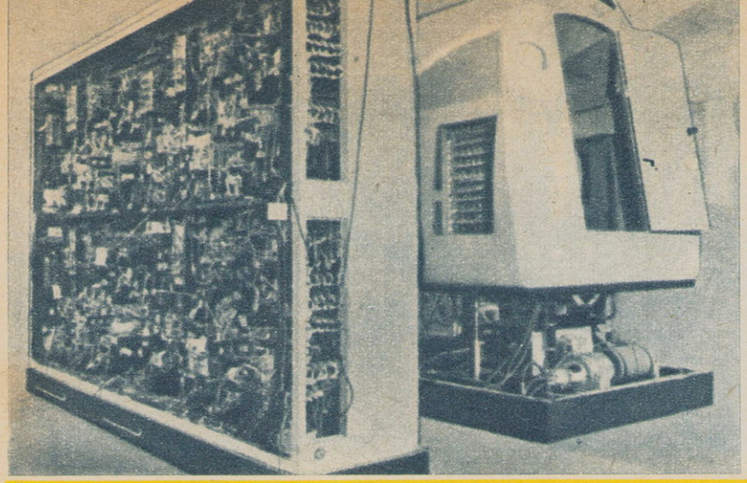
Maszyna licząca w systemie sterowania samolotu: 1 — girobusola, 2 — podanie kursu, 3 — podanie poprawki kursowej, 4 — maszyna licząca, 5 — pilot automatyczny, 6 — sprzężenie z pilotem automatycznym.

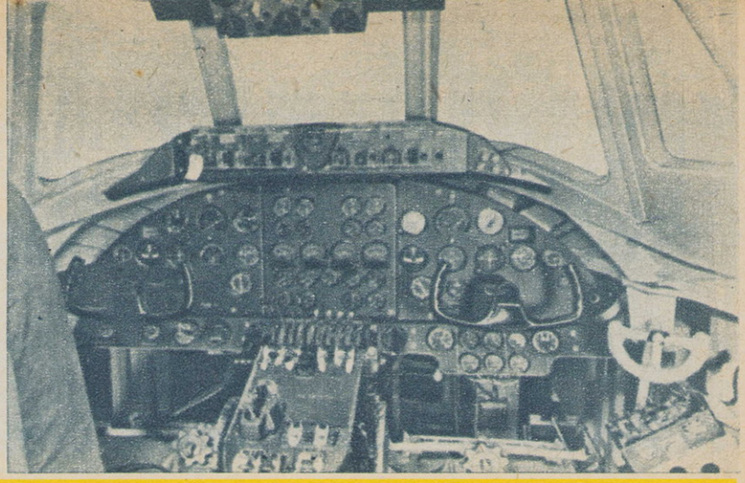


Maszyna licząca w systemie regulacji silnika. 1 — zużycie paliwa kGh, 2 — maszyna licząca, 3 — układ sterowania silnikiem, 4 — silnik, 5 — nadajnik prędkości, 6 — prędkość lotu km/h.



Francuskie działko przeciwlotnicze sprzężone z elektronowym urządzeniem sterującym TH.D. 1225, składającym się z przyczepy (radar i maszyna licząca), wozu transportowego z zasilaniem i częściami zapasowymi oraz punktu operacyjnego. Zasięg — 15 km, dokładność — około 20 m.





Elektronowy symulator lotu umożliwiający pilotom wszechstronne zapoznanie się z nową maszyną, zanim wykonają na niej pierwszy start. Na zdjęciach — symulator kanadyjski AT-100 dla szkolenia pilotów komunikacyjnych na samolotach turbośmigłowych Vickers „Viscount-724".

Z lewej: Tak wygląda elektronowa centrala, która informuje o wolnych lub zarezerwowanych miejscach w samolotach na miesiąc naprzód. Z prawej: Wystarczy nacisnąć odpowiedni guzik w jednym ze 150-ciu przedstawicielstw linii lotniczych (American Airlines), aby natychmiast otrzymać z centrali odpowiedź.

Obwody pamięciowe służą do „magazynowania" przez przeciąg trwania obliczenia informacji zaszyfrowanych jak też wyników poszczególnych etapów obliczania. Zbudowane są one jako bębny z taśmą magnetyczną lub zamknięte obwody rtęciowe. Układ sterujący, do którego szyfruje się program, kieruje przebiegiem całego obliczenia. (Zamiast liczb przy pomocy układu dwójkowego można szyfrować litery oraz całe słowa i ich kombinacje; w ten sposób buduje się maszynę tłumaczącą teksty z innych języków). Szyfrowanie i odbieranie wyników odbywa się przy pomocy perforowanych (wg. specjalnego klucza) taśm papierowych.

Maszyna może rozwiązywać całe skomplikowane i żmudne zagadnienia jak np. dobór usterzenia samolotu naddźwiękowego dla zadanych warunków stateczności, dobór współczynników sztywności konstrukcji dla zadanej minimalnej prędkości drgań flatter i szereg innych. O szybkości działania tej maszyny daje pojęcie następujący przykład: Maszyna IBM 704 wylicza logarytmy wszystkich liczb od 1 do 10 000 z dokładnością do dziesiątego znaku po przecinku w ciągu 10 sek i w ciągu następnych 7 sek utrwala je na taśmie magnetycznej. Warto tu przypomnieć, że pierwszą tabelę logarytmów obliczał szkocki matematyk John Nepper (1550—1617 r.) przez... 30 lat.

Maszyny cyfrowe bywają rozmaitej wielkości (od czego zależy ich wszechstronność), od stosunkowo niewielkich maszyn zajmujących kilkanaście metrów kwadratowych powierzchni do olbrzymów, jak wspomniana już IBM 704, zajmująca 290 m² i ważąca 43 tony.

Drugim podstawowym rodzajem maszyn liczących są **maszyny analogowe.** O ile w maszynach cyfrowych wielkości fizyczne przedstawione są przy pomocy kombinacji impulsów elektrycznych, to w maszynach analogowych wielkościom fizycznym odpowiada wysokość napięcia (np. 0,1 Volt odpowiada prędkości 10 km/h, a więc napięcie 10 Volt odpowiada 1 000 km/h. Tak więc, ponieważ większość procesów mechanicznych może być określona równaniami analogicznymi do obrazujących procesy elektryczne, można przy pomocy tych ostatnich odtworzyć procesy mechaniczne.

Maszyny analogowe pracują w ten właśnie sposób. Ustawienie sprowadza się do połączenia obwodów maszyny tak, aby proces zachodzący w nich po włączeniu napięcia odpowiadał procesowi rozpatrywanego zagadnienia. Wielkości współczynników ustawia się zmianą oporności, pojemności itp. poszczególnych obwodów. Wyniki podawane są pod postacią wykresów pisanych przez specjalne rysiki, a jednocześnie mogą one być obserwowane na oscyloskopie. Ważną właściwością maszyn analogowych jest ich ciągłości pracy, tzn. że napięcia w czasie pracy zmieniają się w sposób ciągły. Pozwala to na badanie wpływu poszczególnych parametrów rozwiązywanego równania na wynik ostateczny, co jest bardzo ważne dla konstruktora. Poza tym właściwość ta pozwala na łatwe przekształcenie wyników obliczeń na ruch. W ten właśnie sposób działają tzw. symulatory lotu.

Symulator lotu składa się z kabiny danego typu samolotu, wraz z urządzeniami sterującymi oraz maszyny analogowej na której ustawione jest np. równanie lotu prostego tego samolotu. Pilot poruszający sterami zmienia parametry tego równania, wpływa więc na wynik końcowy (którym w tym przypadku jest położenie samolotu w przestrzeni, jego prędkość i przyśpieszenie), który z kolei oddziałuje poprzez mechanizm serwosterujący na położenie kabiny i wskazania przyrządów pokładowych obserwowanych przez pilota.

Obecne zastosowanie maszyn liczących wyszło już daleko poza ściany oddziałów obliczeniowych biur konstrukcyjnych. Niektóre silniki odrzutowe mają zabudowane małe maszyny elektronowe przystosowane do ciągłej regulacji silnika zależnie od zmieniających się warunków zewnętrznych. Naziemna obrona przeciwlotnicza oraz ruchome uzbrojenie samolotów posiadają sterujące urządzenia elektronowe połączone z radarem, podającym położenie, odległość i szybkość celu, a które po natychmiastowym obliczeniu wszystkich poprawek, kątów znoszenia itp. kierują broń we właściwym kierunku i po zbliżeniu się celu na z góry określoną odległość — otwierają ogień.

Biura linii lotniczych posiadają maszyny połączone ze wszystkimi swoimi agencjami, które szyfrują do maszyn — zarezerwowane miejsca w samolotach na miesiąc naprzód; chcąc się więc dowiedzieć czy jest wolne miejsce w samolocie lecącym za dwa tygodnie na danej trasie, wystarczy nacisnąć guzik oznaczający numer trasy i datę, a odpowiedź otrzymuje się natychmiast

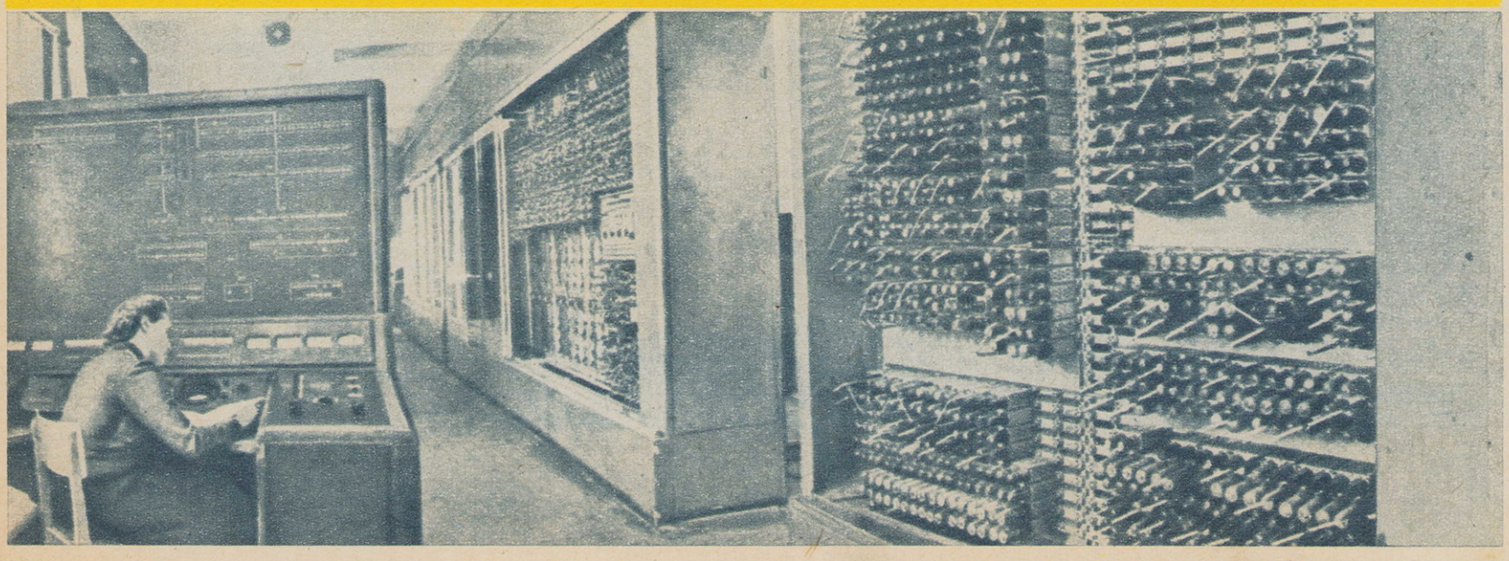
Ostatnim bardzo ważnym zastosowaniem maszyn liczących jest sterowanie procesów produkcyjnych. Do maszyny szyfruje się (na taśmie magnetofonowej lub perforowanej) przebieg obróbki danej części, jej wymiary, dopuszczalne błędy itd; maszyna połączona jest z obrabiarką przez układy serwosterujące oraz tzw. układ sprzężenia zwrotnego, który ma za zadanie korekcję błędów obrabiarki. Przekazuje on pomierzone automatycznie odchyłki od zadanych wymiarów z powrotem do maszyny, która natychmiast reaguje na nie przez odpowiednią korekcję ustawienia obrabiarki.

Podane wyżej przykłady obejmują jedynie drobną część możliwości zastosowania maszyn liczących, sądzę jednak, że wystarczą one czytelnikowi do ogólnej orientacji w tym przedmiocie.

Na zakończenie chciałbym jeszcze wspomnieć o polskich maszynach liczących.

Budową tych maszyn zajmuje się u nas Zakład Aparatów Matematycznych (ZAM), który zbudował już szereg dość udanych typów maszyn analogowych i pracuje nad maszyną cyfrową. Szerszego jednak rozpowszechnienia tych maszyn w naszym przemyśle na razie nie widać, chyba dopiero dalszy rozwój techniki w naszym kraju stworzy konieczność ich zastosowania.

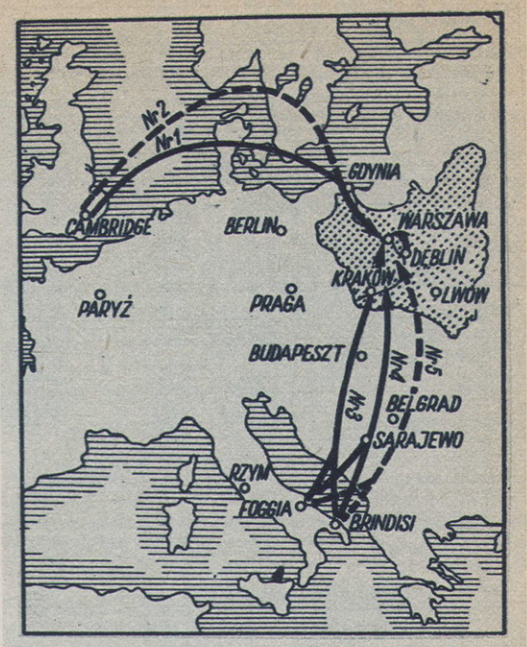
Jedna z największych na świecie maszyn cyfrowych — radziecka BESM, opracowana przez Akademię Nauk ZSRR w Moskwie.



TRAGEDIA WARSZAWY

Powstanie warszawskie 1944 r. stanowi wciąż zagadnienie, które jeszcze nie w pełni zostało wszechstronnie oświetlone. Poniżej podajemy dotychczas nie tłumaczony na język polski wyjątek książki marszałka RAF-u Johna Slessora „The Central Blue", gdzie w rozdziale pt. „Tragedia Warszawy" opisuje on polityczne i operacyjne perypetie zrzutów lotniczych. Wspomnienia Slessora — człowieka uczuciowo nie zaangażowanego w powstaniu, a więc stosunkowo bezstronnego — o tyle mają dużą wartość dla historii, że był on w okresie I. 1944 — III. 1945 dowódcą brytyjskich sił powietrznych w basenie Morza Śródziemnego. Miał więc w swojej bezpośredniej dyspozycji jednostki, które niosły pomoc z powietrza oddziałom powstańczym. Nie dowódcy polscy ale Slessor (i oczywiście jego brytyjscy przełożeni) byli tymi, którzy faktycznie dysponowali zrzutami powietrznymi z Włoch w r. 1944.

Na nocnym zdjęciu (poniżej) widoczne są wieże kościoła Świętego Krzyża na Krakowskim Przedmieściu. Białe plamy — to czasze spadochronów.



Schemat tras samolotów przeprowadzających zrzuty na teren Polski (1941—1944) z Anglii i Włoch. Loty do powstańczej Warszawy dokonywane były z terenu Włoch.

LOTY specjalnych dywizjonów RAF w basenie Morza Śródziemnego nie były bynajmniej w ciągu roku 1944 wykonywane wyłącznie na korzyść Jugosławii. Dywizjon 624, do którego dołączono na wiosnę amerykańską jednostkę pod dowództwem majora Mc Closkey, działa na lotnisku Blide w Algierze na korzyść partyzantów operujących w Masywie Centralnym we Francji. Loty te dały cenny wkład, który okazał całą swą wartość podczas desantu w sierpniu 1944 r. na południu Francji. Wszystkie loty specjalne w tej strefie wojennej — poza działaniami na południu Francji — były koordynowane przez dowódcę brytyjskiego. Poszczególne dywizjony Skrzydła Nr 334 w Brindisi i Basri pracowały nie tylko na korzyść partyzantów w północnych Włoszech, ale rozpościerały swe loty specjalne szeroko ponad Węgrami, Rumunią, Bułgarią i Grecją.

Jednakowóż najbardziej uciążliwe dla dywizjonów i sprawiające mi osobiście najwięcej kłopotów były loty specjalne dla Polski.

Zawsze czułem specjalne zobowiązania w stosunku do Polaków. Nie mogę zapomnieć pierwszych tygodni wojny, gdy byliśmy bezradnymi widzami jak Polskę miażdżono, a jej lotnictwo unicestwiano. Specjalnie wbiło mi się w pamięć moje uczucie bezsilności w czasie wizyty z marszałkiem Newallem w Kwaterze Głównej Gamelina w Vincennes, we wrześniu 1939 r. Obserwowałem palec pułkownika Petibon, francuskiego Szefa Sztabu, wskazujący na nieubłaganie zacieśniające się szpony niemieckie wokół Warszawy. Byłem też obecny w biurze Newalla, kiedy to Szef Polskiej Misji Wojskowej w Londynie przyszedł oznajmić, że jako zorganizowana całość Polskie Siły Powietrzne przestały istnieć. Pytał on czy polscy lotnicy, którym udało się ujść, będą mogli dalej walczyć w ramach RAF-u. W czasie Bitwy Powietrznej o Wielką Brytanię 1940 r. obserwowałem 303 Dywizjon, który zbierał wówczas wspaniały plon swego poświęcenia w rekordowych wynikach zwycięstw. Następnego lata często stawałem w ciemne noce na tarasie mej kwatery w Grantham, aby patrzeć na polskie dywizjony z Grupy Bombowej Nr 1 ciągnące na Berlin i Zagłębie Ruhry. Załogi polskie dobrze wiedziały, że jeśli wpadną w ręce niemieckie, to będą — według wszelkiego prawdopodobieństwa — z zimną krwią zamordowane.

W ciągu lata 1944 r. kiedy Armia Radziecka rolowała Niemców z powrotem do Polski, starałem się zawsze, aby partyzanci tego kraju otrzymywali wszystko co tylko byliśmy w stanie im dostarczyć. Działo się to gdy tylko pogoda do lotów była możliwa, często pomimo ogromnego nacisku, aby skierować moje dywizjony specjalne do wypełnienia pilnych zobowiązań jakie mieliśmy w stosunku do innych.

Ze wszystkich operacji specjalnych w basenie Morza Śródziemnego powietrzna pomoc dla Polski należała zawsze do najtrudniejszych i najbardziej niebezpiecznych. Strefa zrzutów była oddalona o mniej więcej 700—800 mil od baz, po większej części trasa lotów przebiegała nad terenami opanowanymi przez nieprzyjaciela. Informacje meteorologiczne były niedostateczne lub w ogóle ich nie było, nie można było korzystać z pomocy radiowej. Nasz sprzęt był bardzo nieliczny — jedynymi jednostkami, które posiadały samoloty o odpowiednim zasięgu, były polska eskadra Nr 1586 i dywizjon RAF-u Nr 148. Owego lata jednostki te posiadały niewielką liczbę samolotów typu „Halifax". Przy końcu lipca nawet ta znikoma ilość jeszcze się zmniejszyła z powodu ciężkich strat poniesionych w poprzednich dwóch miesiącach oraz kłopotów natury technicznej. Jednocześnie z tym wszystkim zbiegł się plan przezbrojenia moich jednostek specjalnych w samoloty typu „Stirling", które były używane przez dywizjony o tym samym przeznaczeniu bazowane w Anglii.

Właśnie wówczas, 1 sierpnia 1944 roku o godz. 17.00, polska armia podziemna pod dowództwem generała Bora wyszła w stolicy kraju z podziemia i rozpoczęła walkę z Niemcami.

To co teraz nastąpiło, dało mi — jak sądzę — sześć najcięższych tygodni w moim życiu. Wymaga to opisu szczegółowego. Będzie to opowieść o wybitnej odwadze oraz poświęceniu ze strony załóg RAF-u, Lotnictwa Południowo-Afrykańskiego i nade wszystko Polskiego. Opowieść o nieśmiertelnym heroizmie polskiej Armii Podziemnej, walczącej przeciw przewadze wroga w męczeńskiej Warszawie ze wzrastającą w duszy beznadziejnością.

Żołnierze-powstańcy przejęli jeden ze zrzutów broni.

Wiedzieliśmy, że oddziały pod dowództwem gen Bora liczyły w stolicy około 43 000 ludzi i w tzw. Generalnym Gubernatorstwie 175 000 ludzi. Nie było jednak ani uprzednich wzajemnych konsultacji ani wcześniejszego planowania akcji i pomocy, która mogłaby być udzielona z zewnątrz bądź przez posuwających się naprzód Rosjan, bądź za pośrednictwem SOE [1]). Jest trudne do wytłumaczenia czemu wygnańczy rząd w Londynie oraz ówczesny Naczelny Wódz, nieszczęsny generał Sosnkowski, zawczasu nie przeprowadzili z nami rozmów na te tematy.

Pierwsze zawiadomienie z ich strony nastąpiło 29 lipca — trzy dni przed wybuchem powstania — w postaci listu gen. Kukiela, Ministra Obrony do gen. Ismay. 31 lipca nastąpiło spotkanie gen .Tabora, Szefa Operacji Wojskowych Polskiej Armii Podziemnej z Szefem SOE. Oznajmiono nam, że zostały wydane zarządzenia co do działalności Armii Podziemnej w nieuniknionej bitwie o Warszawę. Tabor powiedział, że to może nastąpić w każdej chwili w ciągu następnych 4—5 dni. W rzeczywistości — stało się już dnia następnego. Spowodowało to ze strony gen. Bora serię zupełnie niemożliwych do wypełnienia żądań o różnego rodzaju pomoc lotniczą. Na nieszczęście zarówno ten oficer, jak Sosnkowski i Tabor, pochodzili z armii lądowej. Nie mieli oni nawet najmniejszego pojęcia co było możliwe pod względem użycia lotnictwa. Bór przedstawił cztery żądania, które określił jako absolutnie konieczne. Wychodząc z tego założenia, powinien przedyskutować je z nami — przed przystąpieniem do akcji. zbrojnej.

Pierwsze żądanie dotyczyło bombardowania Krakowa, Łodzi i w pierwszej kolejności okolic Warszawy. Drugie — dotyczyło polskich dywizjonów myśliwskich. Miały one wylądować pod Warszawą i wziąć udział w bitwie — jako symbol polskiego wysiłku w uwalnianiu kraju od najeźdźcy niemieckiego. Każdy lotnik mógł od razu powiedzieć, że były to pomysły zupełnie fantastyczne. Polacy zdawali się całkowicie pomijać fakt, że Warszawa była oddalona od najbliższych zachodnich baz alianckich o przeszło 850 mil i od baz we Włoszech o ponad 750 mil. Lot odbywałby się nad terenem zajętym prawie w całości przez nieprzyjaciela. Interwencja naszymi ciężkimi bombowcami dalekiego zasięgu w taktycznych operacjach w Polsce była skrajną niemożliwością. Jeśli chodzi o myśliwców, to gdyby nawet dywizjony wylądowały w okolicach Warszawy, nie mogły by brać udziału w akcji ze względów zaopatrzeniowych. Trzecie żądanie było także niemożliwe do spełnienia — głównie z powodów wyłuszczonych jak powyżej. Chodziło tu o użycie w Warszawie Polskiej Brygady Spadochronowej, znajdującej się w owym czasie w dyspozycji SHAEF [2]). Ostatnim żądaniem — jedynym które miało pewne szanse urzeczywistnienia, chociaż bynajmniej nie w tym zakresie w jakim było postawione — było znaczne powiększenie zrzutów, specjalnie c. k. m., broni przeciwpancernej, amunicji i granatów ręcznych.

2 sierpnia ambasador polski zawiadomił nasze Ministerstwo Spraw Zagranicznych o wybuchu powstania ubiegłego dnia wieczorem. Następnego ranka otrzymałem depeszę od Szefów Sztabu, że Polacy zaapelowali do Premiera o zrzuty, które miały być jeszcze tejże nocy dokonane na terenie Warszawy. Rząd przywiązywał wielką wagę do zastosowania się do tego apelu, jeśli ja tylko uznam go za możliwy do urzeczywistnienia w praktyce. Nakazano mi natychmiast zawiadomić czy jest to do przeprowadzenia. Od razu zaraportowałem, że prognoza pogody na tę noc jest najzupełniej niewystarczająca, dodając, że nie jestem pewny czy w ogóle tego rodzaju operacje są możliwe w praktyce dla moich samolotów specjalnego działania typu „Halifax". Wyraziłem też do Portala [3]) życzenie, aby nie zobowiązywał się ostatecznie w stosunku do Polaków, dopóki wspólnie z Eliotem nie rozpatrzymy dokładniej całego przedsięwzięcia.

4 sierpnia w depeszy (którą uzgodniłem z gen. Wilsonem) podałem, że — aczkolwiek z niechęcią — doszedłem do następującego wniosku: pomoc powietrzna dla Warszawy nie była do urzeczywistnienia, nawet w czasie odpowiedniej pogody. Samoloty musiałyby przebywać część trasy nad cel i w drodze powrotnej w ciągu dnia. W okresie pełni księżyca groziły im nawet nocne straty „en route" (w drodze). Część zrzutów wpadnie w ręce nieprzyjaciela, dolot musi być przeprowadzony na małej wysokości ponad miastem otoczonym działami i przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi — co pozwoli tylko nielicznym załogom przejść przez tę zaporę. Podkreśliłem, że — ogólnie mówiąc — nie dokonamy faktycznie niczego, a tylko stracimy wielki procent naszych ciężkich samolotów specjalnego przeznaczenia. Podałem fakt, że właśnie tej nocy z 13 samolotów wyznaczonych do zrzutów w różnych punktach między Krakowem a Warszawą 5 nie powróciło do bazy. W rezultacie zaraportowałem Portalowi, że nie mam zamiaru wykonywać w tej fazie księżyca jakichkolwiek lotów na teren Polski.

Zasobnik z bronią i amunicją, zrzucony z samolotu na spadochronie. Często nie wiedziano jak go otworzyć. Foto archiwalne

Nigdy nie wzdragałem się przed stratami, jeżeli tylko były one usprawiedliwione. Nienawidziłem ich jak każdy rozsądny dowódca, ale zdawałem sobie sprawę z faktu, że czasami 500 istnień straconych dzisiaj może ocalić następnego miesiąca 5 000 ludzi. W tym jednak przypadku byłem przekonany, że dopuszczalny procent strat jakie poniesie lotnictwo nie wywrze należytego efektu na losy Polskiej Armii Podziemnej w Warszawie.

Inaczej wyglądają zrzuty na miejsce uprzednio przygotowane za linią frontu, oznaczone w otwartym terenie znakami świetlnymi — chociaż nawet za tego rodzaju operacje trzeba było drogo płacić życiem wysoko wyszkolonych lotników. Zupełnie jednak inaczej wówczas, gdy trzeba obniżyć się do 1 000 stóp z otwartymi klapami i wypuszczonym podwoziem dla zmniejszenia prędkości lotu, nad wielkim miastem w którym toczy się walka. Nad miastem palącym się, rozświetlonym błyskami ognia artyleryjskiego oraz rozrywających się pocisków, o których z całą pewnością wiedziałem (pomimo wręcz absurdalnych zaprzeczeń Sosnkowskiego), że jest otoczone wieńcem lekkich dział przeciwlotniczych. Byłem przekonany — i to potem potwierdziło się — że tylko cząstka zrzutów dostanie się w ręce właściwych odbiorców. Uświadamiałem sobie jednak fakt, że dowódcy muszą czasami godzić się na straty z powodów, które nazywamy „politycznymi". Ponieważ więc bitwa w dalszym ciągu toczyła się, ten właśnie jedyny powód kazał mi nie odmawiać kategorycznie wysyłania samolotów nad Warszawę.

Szefowie Sztabu zaakceptowali mój punkt widzenia. Wówczas rozpoczął się wciąż wzrastający swą gwałtownością, czasami prawie histeryczny nacisk ze strony polskich władz z Londynu. Polski premier Mikołajczyk odbywał w tym czasie swą wizytę w Moskwie. A prezydent Raczkiewicz bombardował Churchilla, ambasador hrabia Raczyński — Ministerstwo Spraw Zagranicznych, generał Sikorski zaś — Szefów Sztabu i Ministerstwo Lotnictwa apelami, a czasami nawet stanowczymi żądaniami, o rzeczy wręcz niemożliwe do spełnienia.

---

1) SOE — Special Operations Excentire — Wydział Działań Specjalnych.
2) SHAEF — Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force — Naczelne dowództwo wojsk inwazyjnych.
3) Marszałek RAF w tym okresie dowódca całości lotnictwa brytyjskiego.

CIĄG DALSZY W NASTĘPNYM NUMERZE

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, RÓŻNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

KML SKRZYDLATA POLSKA

Między nami KaeMeLowcami

NIE tak dawno mówiliśmy o rozpoczynających się wakacjach, a już minęła ich połowa. W związku z tym wielu spośród Was, którzy część swoich wakacji spędzili na lotniczych obozach szybowcowych, poznało już smak powietrza. Pierwszy samodzielny lot jest dla każdego, nawet już potem bardzo dojrzałego i doświadczonego pilota, największym i niezapomnianym przeżyciem. Na pewno i każdy z Was swój pierwszy samodzielny lot przeżywał w jakiś specjalny sposób i na pewno każdy następny lot dostarcza dalszych, ale już nie takich jak pierwszy, wrażeń.

Jestem również pewna, że tymi pierwszymi przeżyciami w powietrzu chcielibyście się z kimś podzielić. Z kimś, to powiedziane może bardzo wąsko, bo na pewno opowiadaliście już nieraz o tym swoim kolegom, ale tylko najbliższym. A warto przecież podzielić się nimi także z szerszym ogółem miłośników lotnictwa. Ochoty do opisania swoich wrażeń z pierwszego lotu też Wam na pewno nie brakuje, a to, że dotychczas nikt z Was jeszcze nic nie napisał, to tylko obawa, czy „aby dobrze napiszę i jak to przyjmie redakcja".

Chcę Was więc zapewnić, że każdy list na ten temat przyjmujemy z wielkim zadowoleniem i dlatego dziś ogłaszamy mały konkurs na najlepiej i najciekawiej opisane wspomnienie z pierwszego samodzielnego lotu szybowcem. Oczywiście, prosimy pisać jak najkrócej (1—2 strony).

Konkurs nasz rozwiążemy w ten sposób, że spośród wszystkich nadesłanych prac komisja redakcyjna wybierze dziesięć, które zostaną kolejno opublikowane. O tym, która z nich będzie najlepsza, zadecydują sami Czytelnicy drogą głosowania. W konkursie tym przewidziane są nagrody zarówno dla autorów pięciu najlepszych wspomnień jak i uczestników głosowania. Jakie — powiemy później.

A zatem wszystkich uczestników tegorocznych obozów szybowcowych zapraszamy do udziału w konkursie. Prace prosimy nadsyłać do naszej redakcji do dnia 20 sierpnia br.

CZŁONKOWIE K M L

1018. Dzierżyński, 1019. Sylw. Winnicki, 1020. Janina Abrasowicz, 1021. Lech Bonczek, 1022. Witold Brzozowski, 1023. Zdzisław Dojlido, 1024. Jadwiga Dymarek, 1025. Andrzej Górka, 1026. Jan Grzywacz, 1027. Mirosława Gwizdek, 1028. Jan Kasperski, 1029. Zbigniew Kozajda, 1030. Marian Kozioł, 1031. Henryk Niciejewski, 1032. Ryszard Okoń, 1033. Danuta Opiel, 1034. Henryk Polichnowski, 1035. Wacław Spychalski, 1036. Zygmunt Turbo, 1037. Maria Wolańczyk, 1038. Mikołaj Wołyniec, 1039. Eugeniusz Wójcik, 1040. Paweł Budnik, 1041. Jerzy Orlicki.

CO CZYTAĆ

„OBYŚ ŻYŁ W CIEKAWYCH CZASACH". Zygmunt Wasilewski. Instytut Wydawniczy „Pax". Warszawa 1958. Wydanie I. Nakład 20 000 + 350. Str. 292. Cena zł 34.

„Każdy Polak namiętnie chce iść do wojska. Ledwie w nim jest, zaczyna straszliwie na nie narzekać. Kiedy z niego wyjdzie, zanudza wspomnieniami o nim otoczenie do końca życia.

Anglik nie ma najmniejszej ochoty iść do wojska. Skoro się jednak w nim znajdzie, bardzo je sobie chwali. Gdy się z niego wydostanie, przestaje o nim mówić raz na zawsze".

Ta anegdotka emigracyjnego pisarza Zbyszewskiego przypomniała mi się w związku z prawdziwym potopem wspomnień wojskowych i lotniczą książkę Wasilewskiego, której podtytuł brzmi: „Z pamiętnika adiutanta 1939—45". Trzeba jednak przyznać, że książka jest napisana dość oryginalnie, odmiennie od kropionych na jedno kopyto wojennych wspomnień lotniczych. Trochę w niej prawdziwego humoru (czasami co prawda autor usiłuje być dowcipny powtarzając z upodobaniem wyrazy na cztery litery), dobre opisy „zwiedzanych" krajów, doskonale oddane perypetie przed powrotem do Polski. Dobrze, że znalazł się ktoś, kto bez żadnych osłonek opisał obrzydliwą atmosferę, która w Londynie w latach 1945—47 otaczała lotników powracających do zniszczonego kraju. Dobrze, że Wasilewski zerwał „zmowę milczenia" i nazwał ówczesnego szanownego Kierownika Wydziału Informacji Lotniczej, znanego pisarza lotniczego, zwyczajnym szmuglerem walut, karanym przez sądy brytyjskie.

Gorzej, gdy Z. Wasilewski zabiera się do „wstawek" historyczno-lotniczych, gdzie popełnia mnóstwo błędów. Oto pierwsze z brzegu: Naloty V-1 na Londyn nie rozpoczęły się 16.VI. 1944 r. (str. 243); kwestia prędkości bombowców na wysokości (str. 171) — mocno niejasno opisane itd.

J. KOWNACKI

Poczta LOTNICZA

Włodzimierz Ciuta — Hel. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej będziecie mogli kontynuować szkolenie lotnicze w swoim macierzystym aeroklubie.

Albin Janowski — Augustów. Z interesujących Was książek polecamy: „Kurs wyszkolenia spadochronowego" Tracza, „Nowoczesne spadochroniarstwo" Stasiewicza, „Ze spadochronem na ty" Storczijenki. Książki te, o ile nie dostaniecie ich w miejscowych księgarniach, możecie zamówić w Centralnej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa pl. Dąbrowskiego 8.

Jan Karamon — Wilkołaz. W Waszej sprawie zwróćcie się do Aeroklubu Lubelskiego (Radawiec koło Lublina, Lotnisko).

Zygmunt Banaszek — Ostrówek Wągrowski. Skierowanie na badania lekarskie powinniście otrzymać w aeroklubie. Po rozpoczęciu szkolenia lotniczego — naukę w szkole zawodowej musicie dalej kontynuować. Zęby trzeba wyleczyć lub usunąć.

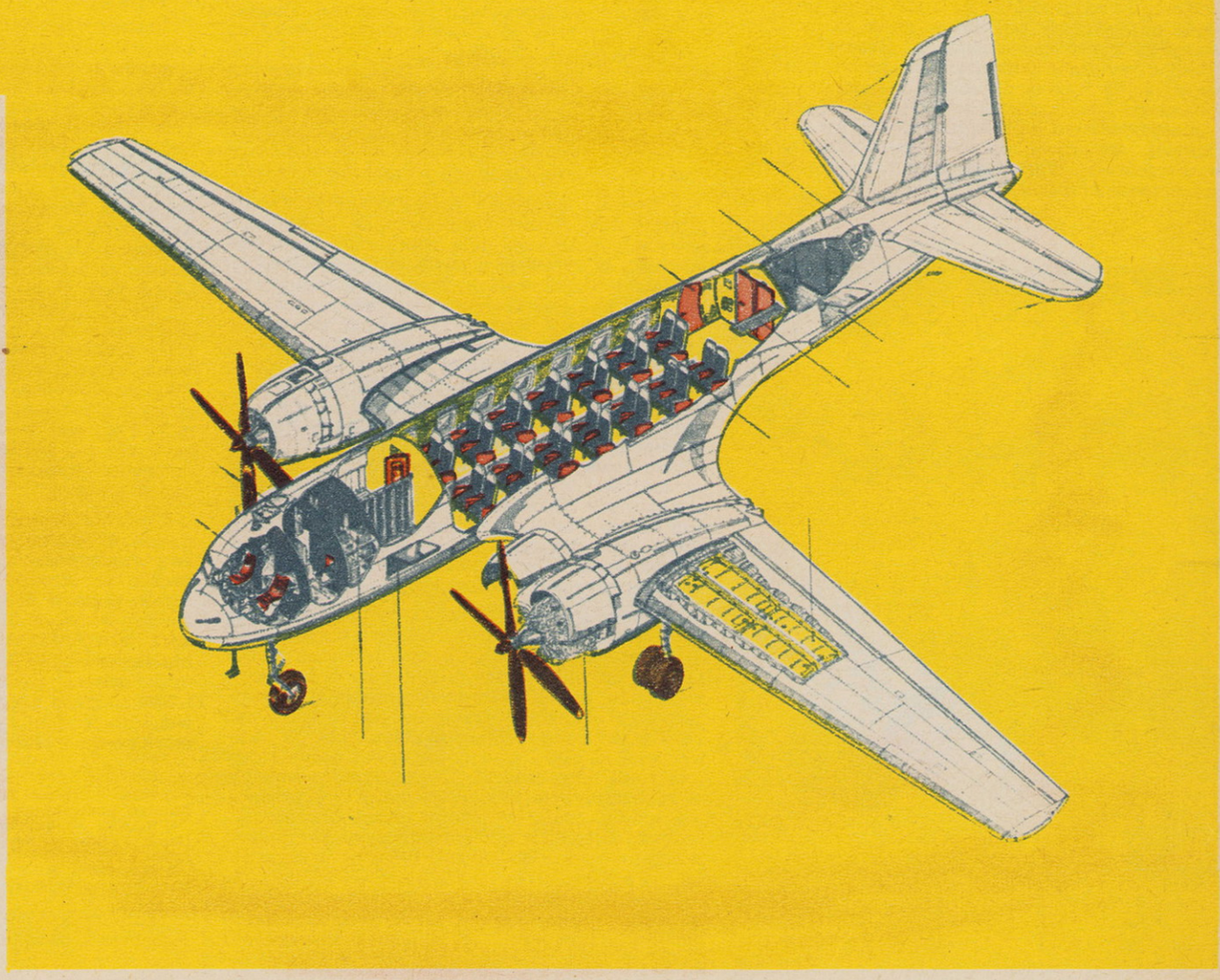
Andrzej Grala — Gdynia. Przyjęcie do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa są na razie wstrzymane. Jeżeli chodzi o kontynuowanie treningu samolotowego, sytuacja nie jest beznadziejna. Są przecież możliwości latania w Aeroklubie Gdańskim, z tym jednak, że musicie na nie mieć zezwolenie swoich władz zwierzchnich.

AVIA-14 — CSR

Samolot komunikacyjny

Od czerwca 1957 r. Ceskoslovenske Aerolinie używają samolotów komunikacyjnych Il-14 produkowanych z licencji przez zakłady Avia w Pradze-Letnanach. Samoloty te, znane również pod oznaczeniem Avia-14, były i są budowane w kilku wersjach: Il-14P (18 pasażerów, ciężar w locie 16 500 kG), Il-14 M (24 pasażerów, ciężar w locie 17 250 kG), Il-14P-CSA (22 pasażerów, ciężar w locie 17 250 kG), Il-14M-CSA (28 pasażerów, przekrój samolotu na rysunku obok). Prędkość przelotowa — 320 km/h. Załoga: 4—5 osób. Moc silników: 2 × 1900 KM. Rozpiętość — 31,7 m.

Samoloty Avia-14 latają na czechosłowackich liniach krajowych i zagranicznych oraz są produktem eksportowym przemysłu lotniczego CSR.



NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

HOLANDIA

KARTKI Z HISTORII

ANTOINE DE SAINT-EXUPERY (1900—1944), długoletni pilot komunikacyjny, wybitny pisarz o światowej sławie.

Trudno o pisarza bardziej zrośniętego ze swoim zawodem jak Saint-Exupery. Samolot — jak się wyraził — był dlań pługiem. Był także jego namiętnością, potrzebą, prócz pisarstwa — wszystkim. Już jako dziecko konstruuje modele lotnicze. Jako dwunastoletni chłopiec wsiada po raz pierwszy do samolotu i odbywa loty pasażerskie. W r. 1921 Saint-Exupery dostaje dyplom pilota sportowego, następnie cywilne prawo lotu. Od r. 1925 nie rozstaje się już na długie lata z maszyną. Jest pilotem pocztowym na liniach Tuluza — Casablanca i Dakar — Casablanca, kierownikiem bazy lotniczej Cap Juby na Saharze, pilotem pasażerskim na linii Casablanca — Port Etienne itd. Jest w tym okresie bliskim współpracownikiem słynnego Mermoza, pioniera rozwoju transkontynentalnego francuskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Zmobilizowany do lotnictwa wojskowego na początku września 1939 r., został przydzielony do słynnego dywizjonu myśliwskiego 2/33. Krótką kampanię francuską 1940 r. przeżył w samolocie. Po upadku Francji udało mu się zbiec przez Portugalię do Stanów Zjednoczonych. Tam wydał trzy książki (m. in. „Małego Księcia" — bajka dla dzieci i dorosłych), które osiągnęły rekordowe nakłady. Po zajęciu przez sprzymierzonych Algieru Saint Exupery powrócił do lotnictwa bojowego tzw. „Wolnych Francuzów". Mimo inwalidztwa — pozostałości po wypadkach lotniczych — i podeszłego jak na pilota wieku, latach na nieuzbrojonym samolocie dalekiego rozpoznania fotograficznego nad terytorium okupowanej Francji. Z dosłownie wyżebranego lotu w dniu 31.VII. 1944 nie powrócił do bazy lotniczej na Korsyce.

Najlepsze prace znakomitego lotnika zostały przetłumaczone na polski: „Ziemia — ojczyzna ludzi", „Nocny lot", „Mały Książę" (ta ostatnia pozycja znana jest też z radia i telewizji). Książki pilota francuskich linii komunikacyjnych nie należą do rozrywkowych, nie są lekturą „do poduszki". Zmuszają do myślenia, zastanawiania się. Ale jak napisał K. Eberhardt: „Pisarstwo Antoine'a de Saint-Exupery przetrwało próbę czasu. Może dlatego, że nie samolot-maszyna jest jego bohaterem, ale ziemia i ludzie, którzy pozostają w dole. I przestrzeń, powietrze".

J. KĘDZ.

Harcerskie SKRZYDŁA

Redaguje referat lotniczy GK ZHP **Nr 29**

Czy potrafisz?

LOTNICZE GRY TERENOWE

URATOWANIE LOTNIKA

Drużynę dzieli się na dwie części. Jedna grupa stara się wziąć do niewoli lotnika z rozbitego samolotu, druga ma ułatwić mu ucieczkę i przedostanie się do oznaczonego miejsca. Grę najlepiej przeprowadzić w lesie.

PRZELOT PRZEZ ATLANTYK

W grze bierze udział jeden do dwóch zastępów. Każdy otrzymuje od zastępowego kopertę, w której znajduje się szkic terenu z zaznaczonym miejscem startu samolotu oraz są podane: godzina startu kurs lotu, prędkość przelotowa samolotu, czas lotu, prędkość i kierunek wiatru (np. bocznego). Po wykonaniu obliczeń każdy „leci" z obliczoną prędkością po kursie i ląduje po naznaczonym czasie. Przy prawidłowym wykonaniu zadania wszyscy powinni w określonej kolejności wylądować w tym samym miejscu. Na trasie samolotów można przygotować niespodziane przygody (ukryty list z komunikatem, meteo lub z wiadomością o uszkodzeniu samolotu).

PRZELOT DŁUGODYSTANSOWY

Poprzednią grę utrudniamy podając konkretne typy samolotów oraz zużycie i zapas ich paliwa. Zadaniem uczestników gry jest obliczenie długości trasy przelotu i punktu lądowania.

LOT BEZ MAPY

Zastęp dzielimy na dwuosobowe załogi. Zastępowy opisuje trasę prowadzącą do punktu odległego o parę kilometrów, opowiadając co widział z góry lecąc samolotem. Kursu lotu można nie podawać, o ile szczegóły wymienione przy opisie początku trasy pozwalają się co do niego zorientować. Załogi wypuszczamy kolejno co 5 minut.

NAWIGATOR LOTNICZY

1. Potrafi posługiwać się mapą. Odczyta z mapy odległość, położenie i kurs geograficzny. Wykreśli na mapie loksodromę i ortodromę.
2. Zna lotniczą geografię Polski oraz lotniczą geografię świata.
3. Zna sposób wyznaczania dewiacji busoli. Potrafi określić dla danej miejscowości deklinację spowodowaną zmianami magentyzmu ziemskiego. Obliczy kurs z uwzględnieniem dewiacji i deklinacji.
4. Zna wpływ wiatru na prędkość i na kurs lotu. Wykreśli nawigacyjny trójkąt prędkości z uwzględnieniem wiatru.
5. Zna z mapy kilka tras przelotowych z najbliższego lotniska.
6. Wie jak powinien zachować się pilot w razie utraty orientacji. Wie jak określić w locie kierunek północny w razie uszkodzenia busoli oraz jak określić w locie kierunek i siłę wiatru.
7. Zna sygnalizację w locie, przy lądowaniu i na trasie oraz światła pozycyjne samolotów.
8. Zorganizował kilka gier harcerskich na temat nawigacji lotniczej.

A jakbyś Ty postąpił?

EGZAMIN Z NAWIGACJI

Był wrzesień 1939 r. Większość samolotów została już z Warszawy ewakuowana. Lecz kilka „Erwudziaków" pozostało na lotnisku aeroklubu — zabrakło dla nich pilotów. Choć byłem tylko szybownikiem, zdecydowałem się na ratowanie maszyn. Z kolegą wzięliśmy po jednym samolocie i lecąc nisko nad ziemią, by nie wpaść w oko pilotom niemieckim, odstawiliśmy je na lotnisko w Świdniku. Żal się nam zrobiło RWD-21, która jeszcze pozostała na Goclawiu. Wsiedliśmy w samolot i wróciliśmy do Warszawy, gdzie przesiadłem się na RWD-21. Zbliżał się już wieczór. Mrok złapał nas koło Dęblina. Kolega wylądował na jakimś polu, nie ryzykując lotu po ciemku. Ja zaś postanowiłem dolecieć do Świdnika. Lublin był zaciemniony, lecz blask księżyca odbijał się w wodzie znanych mi dobrze zakrętów Bystrzycy. Wziąłem kurs na Świdnik, wzdłuż toru. Minęło kilkanaście minut, a Świdnika w ciemnościach ani śladu. Harcerskim zwyczajem, skoro się zgubiłem — powróciłem do ostatniego punktu, który rozpoznałem — czyli nad Lublin. Bystrzyca znów błyszczała. Przypomniałem sobie, że lotnisko w Świdniku jest piaszczyste, zaś zaraz za nim jest las. Kontrast barw piasku i lasu musi być widoczny nawet mimo nocy. Rzeczywiście — uważnie obserwując, dostrzegłem go. Lądowanie poszło mi dobrze, mimo, że siadałem między samolotami porozstawianymi po lotnisku z obawy przed bombardowaniem.

Wg. gawędy druha B.Z.

KRÓTKA HISTORIA SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Pierre Lard

Monique Laroche

Iwan Fedczyszyn

W. Sieliwierstowa

Gustav Koubek

Józefa Maxova

ZA trzy dni (3.VIII.) nastąpi otwarcie IV Spadochronowych Mistrzostw Świata w Bratysławie. Zlecą się tam niemal wszyscy najlepsi spadochroniarze, aby walczyć o tytuły mistrzowskie.

Z biegiem lat rywalizacja w sporcie spadochronowym staje się coraz trudniejsza. Na arenę międzynarodową wkraczają nowsi skoczkowie, szczególnie tych państw, które przed kilku laty niewiele miały do powiedzenia w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Za przykład może posłużyć fakt wspaniałego zwycięstwa spadochroniarzy Czechosłowacji w Moskwie. Sądząc z intensywnych przygotowań należy przypuszczać, że decydująca walka w tym roku o pierwszeństwo rozegra się między skoczkami Czechosłowacji i Związku Radzieckiego. Niemniej poważnymi przeciwnikami będą także wysokiej klasy spadochroniarze Francji i Jugosławii. Bądźmy cierpliwi. Już za kilkanaście dni poznamy nowych mistrzów świata.

A teraz nieco historii...

Siedem lat temu przeprowadzone zostały w **Lesce-Bled w Jugosławii.**

I SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (sierpień, 1951)

w których uczestniczyło 17 zawodników z 6 państw: Francji (3), Holandii (1), Jugosławii (5), Szwajcarii (1), Włoch (5) i Wielkiej Brytanii (2).

Rozegrano trzy konkurencje.

Wyniki ogólne: 1) Pierre Lard (Francja) — 233,7 pkt; 2. Vojo Vukcević (Jugosławia) — 223,3 pkt; 3. Hans Walti (Szwajcaria) — 204 pkt; 4. Terence Williams (Wielka Brytania) — 185,1 pkt; 5. Janko Lutowac (Jugosławia) — 172,5 pkt. Najlepszą z kobiet była Monika Laroche (Francja), która w ogólnej punktacji zajęła 9 miejsce (122,1 pkt).

Zasadniczo w 1953 roku miały się odbyć drugie z kolei mistrzostwa świata, przy czym obowiązek ich przygotowania ciążył na Aeroklubie Francji. W związku z tym francuskie organizacje spadochronowe opracowały nowy regulamin, który jednak nie został przyjęty na konferencji FAI w czerwcu w La Haye. Brak aprobaty regulaminu ze strony państw zainteresowanych jak również niezmienne stanowisko Francji przyczyniły się do odwołania w 1953 roku zapowiedzianych mistrzostw.

Impreza sportowa musiała się jednak odbyć. Dopiero następnego roku po wprowadzeniu poprawek w regulaminie rozegrano

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (sierpień, 1954)

na lotnisku w **Saint Yan we Francji.** W mistrzostwach startowało 31 zawodników (w tym dwie kobiety) z 7 państw: Czechosłowacji (5), Francji (5), Jugosławii (5), Stanów Zjednoczonych (1), Wielkiej Brytanii (5), Włoch (5) i Związku Radzieckiego (5).

Przeprowadzono trzy konkurencje.

Wyniki ogólne: 1. Iwan Fedczyszyn (ZSRR) 672 pkt; 2. Wasyl Mariutkin (ZSRR) — 610,5 pkt; 3. Sam Chasac (Francja) — 582,5 pkt; 4. Piotr Kosinow (ZSRR) — 579 pkt; 5. Mladen Milicević (Jugosławia) — 551 pkt. Najlepszą z kobiet była Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR), która zdobyła 522 pkt i zajęła w ogólnej punktacji 9 miejsce.

W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła reprezentacja ZSRR — 1 861,5 pkt. Na drugim miejscu uplasowała się Czechosłowacja — 1 598,5 pkt. Trzecie miejsce wywalczyli sobie Francuzi — 1 487 pkt.

Po dwóch latach na lotnisku **Tuszyno w Moskwie** odbyły się kolejne

III SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (lipiec—sierpień 1956)

w których wzięło udział 73 zawodników (w tym 23 kobiety) z 10 państw: Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Izraela, Jugosławii, **Polski,** Rumunii, Stanów Zjednoczonych, Węgier i Związku Radzieckiego.

Rozegrano cztery konkurencje.

Ogólna klasyfikacja męska: 1. Gustaw Koubek (Czechosłowacja) — 1 701,6 pkt; 2. Leopold Ozabal (Czechosłowacja) — 1 688,3 pkt. 3. Jaroslav Jehlicka (Czechosłowacja) — 1 666,4 pkt; 4. Zdenek Kaplan (Czechosłowacja) — 1 659,3 pkt; 5. Jerzy Pieklin (ZSRR) — 1 600,7 pkt. **Polacy:** 22. Jan Cierniak, 24. Zdzisław Szwedziuk, 30. Józef Wójcik, 32. Roman Lewandowski i 47. Paweł Lipowczan.

Ogólna klasyfikacja kobieca: 1. Józefa Maxowa (Czechosłowacja) — 1 726,1 pkt; 2. Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR) — 1 716,7 pkt; 3. Halina Muchina (ZSRR) — 1 646,7 pkt **Polki:** 13. Antonina Chmielarczyk, 15. Maria Wojtkowska i 17 Anna Franke.

Klasyfikacja drużynowa (mężczyźni): 1. Czechosłowacja — 5 122 pkt; 2. ZSRR — 4 735 pkt; 3. Bułgaria — 4 433,2 pkt; 7. **Polska** — 4 041,8 pkt.

Klasyfikacja drużynowa (kobiety): 1. ZSRR — 3 431,2 pkt; 2. Czechosłowacja — 3 396,7 6. **Polska** — 2 424,4 pkt.

Wyniki IV Spadochronowych Mistrzostw Świata podamy w drugiej połowie sierpnia.

TADEUSZ MALINOWSKI

Z mistrzostw świata w Moskwie w r. 1956. Skacze zawodniczka czechosłowacka Józefa Maxova. Foto: CAF

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

Spotkanie ekipy polskiej z komisją szybowcową APRL

DNIA 10 lipca br. o godzinie 15.30 odbyło się w Warszawie spotkanie ekipy polskiej na VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata z Komisją Szybowcową Aeroklubu PRL. Zebranie to z jednej strony było sprawozdaniem sportowo-technicznym z mistrzostw w Lesznie, z drugiej natomiast strony miało dostarczyć wniosków na przyszłe mistrzostwa.

Sprawozdanie z działalności ekipy polskiej na mistrzostwach złożył zebranym mjr Andrzej Jankowski, po czym rozpoczęła się dyskusja. Po przerwie przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL mgr inż. Julian Bojanowski w imieniu Zarządu Głównego AFRL wręczył naszym czterem reprezentantom jednakowe walizki skórzane. Pozostali członkowie ekipy otrzymali pamiątkowe dyplomy.

Po tej małej uroczystości rozpoczęła się dalsza dyskusja sportowo-techniczna. Toczyła się ona wokół rozpoczęcia przygotowań do mistrzostw świata, które odbędą się w 1960 roku.

Wśród wielu spraw omawiano: przygotowanie polskiej ekipy na przyszłe mistrzostwa, którego plan powinien być zatwierdzony do października tego roku; sprawę wyboru najlepszych pilotów i eliminacji przed mistrzostwami; zagadnienie sprzętu szybowcowego w klasie standart i otwartej, wyposażenia ekipy w odpowiednie samochody, wozy transportowe, radio, w przenośne aparaty tlenowe, przyrządy pokładowe i wykrywacze kominów. W wyniku kilkugodzinnej dyskusji między innymi stwierdzono, że:

— należy niezwłocznie przystąpić do budowy nowego zawodniczego szybowca standart. Uważa się, że dalsze ulepszanie „Muchy-Standart" nie zwiększy jej doskonałości. Po poprawkach winno się przyczynić do budowy seryjnej dla potrzeb aeroklubów.

— „Zefir" jako szybowiec wyczynowy w klasie otwartej jest niewątpliwie szybowcem ciekawym, ale po dotychczasowych doświadczeniach istnieją obawy, że jest to konstrukcja spóźniona. Potrzebujemy w klasie otwartej szybowca o maksymalnych osiągach, pomijając względy technologiczne. W związku z tym należy przyspieszyć oblatanie „Zefira", ulepszać go oraz rozpocząć studia i budowę nowego szybowca w klasie otwartej.

Ponadto omawiano wiele spraw dotyczących osprzętu oraz poruszono zagadnienia nie związane z przyszłymi mistrzostwami świata. (m)

GEHRIGER W LISICH KĄTACH

Ostatnio odwiedził Wyczynową Szkołę Szybowcową w Lisich Kątach przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI pan Gehriger ze Szwajcarii.

Szwajcarzy są mocno zainteresowani naszymi osiągnięciami w dziedzinie lotnictwa sportowego, nic więc dziwnego, że pan Gehriger chciał poznać wyposażenie i warunki szkolenia w Lisich Kątach. W czasie krótkiego pobytu zwiedził on szkołę, hangary oraz pomieszczenia służące do remontu szybowców. Szczególnie zainteresował się szybowcami typu „Jaskółka" i „Mucha". Gdy usłyszał, że tylko w czerwcu br. uzyskano 14 złotych odznak i 8 diamentów, wyraził swoje uznanie dla systemu szkoleniowego tutejszej placówce lotniczej.

Pan Gehriger oznajmił, że w przyszłym roku zamierza razem z rodziną spędzić urlop w tutejszej szkole, aby uzyskać polski diament.

Tadeusz Dalecki

WYSTAWA LOTNICZA W GRUDZIĄDZU

Celem zapoznania społeczeństwa grudziądzkiego z rozwojem i działalnością aeroklubu w Grudziądzu w drugiej połowie czerwca czynna była wystawa lotnicza.

Powyższa impreza miała za zadanie zbliżyć społeczeństwo miasta do zagadnień związanych z życiem, pracą i dorobkiem tak pożytecznej placówki jaką jest AR. Zgromadzone na wystawie eksponaty zobrazowały zwiedzającym zagadnienia związane z problematyką lotnictwa sportowego, z uwzględnieniem samolotów odrzutowych. Samolot i silniki odrzutowe, które zostały dzięki uprzejmości DWL i OPL OK przekazane na własność AR, były niewątpliwie jedną z wielu atrakcji wystawy. Szeroko reprezentowane były działy: modelarski, szybowcowy, silnikowy, spadochronowy, sprzętu oraz meteorologii lotniczej. Specjalne plany i wykresy pokazywały działanie poszczególnych agregatów i przyrządów lotniczych.

Na wystawie znajdowały się także książki i czasopisma w językach polskim, rosyjskim, angielskim, francuskim i czeskim. Wystawa była zradiofonizowana, a instruktorzy informowali zwiedzających o poszczególnych eksponatach. Dla publiczności zorganizowano loterię, a szczęśliwy los upoważniał posiadacza do odbycia lotu nad Grudziądzem. Wystawę odwiedziły liczne wycieczki ze szkół, wojska, fabryk i innych instytucji.

Za zorganizowanie wystawy lotniczej należy wyrazić pełne uznanie kierownictwu, instruktorom, członkom oraz Zarządowi Aeroklubu Grudziądzkiego.

T. Dal.

WIECZORNICA MODELARSKA

Po całorocznej pracy członkowie Ośrodka Modelarstwa Lotniczego w Zabrzu zebrali się w dniu 22 czerwca br., aby podsumować swój całoroczny trud. Na Wieczornicę Modelarską przybyli wszyscy modelarze wraz z rodzicami, przedstawiciele władz i naszych zakładów opiekuńczych. Podsumowania dokonał kierownik OML ob. Helmut Roile. Cały ośrodek podzielony jest na 4 grupy. Zajęcia prowadzone są w III eskadrach i 20 kluczach. Taki system pracy pozwolił na osiągnięcie lepszych wyników. Szkolenie ukończyło ponad 32 modelarzy. Przeprowadziliśmy 12 oblatywań modeli, co pozwoliło nam osiągnąć w sumie 1 573 sekund lotu. 3 razy braliśmy udział w zawodach z innymi klubami. Zorganizowaliśmy kilka pokazów modelarskich i zawodów latawcowych. Do najlepszych modelarzy należą: Joachim Stylec, Stanisław Kowalczyk, Reiner Bogdol, Emil Szolc, Marcin Tkocz i inni.

W czasie wieczornicy wręczono naszym opiekunom: dyr. St. Olszańskiemu — honorową odznakę modelarską oraz dyplom — dyr. mgr. inż. J. Pystrowi. Wręczono także 13 odznak modelarskich i nagrody w postaci materiałów modelarskich i książek fachowych — członkom ośrodka. Kierownik Aeroklubu Gliwickiego — Mieczysław Rybak podziękował przedstawicielom zakładów pracy i rodzicom za udzieloną pomoc w wychowaniu młodzieży, która licznie uczeszcza do OML, a modelarzom życzył jeszcze lepszych wyników w pracy modelarskiej. Modelarze wręczyli kierownikowi aeroklubu, kierownikowi ośrodka i gościom piękne bukiety kwiatów. Smaczny podwieczorek zakończył przyjemną uroczystość.

Stanisław Kow-czyk

ZATRUDNIĘ TECHNIKA I STOLARZA

Szefa Technicznego z dłuższą praktyką w lotnictwie oraz mechanika szybowcowego, względnie stolarza lotniczego zatrudni natychmiast Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze, ul. Sulechowskiego 37.

SPOTKANIA W OSIECZNEJ

— Z BADACZEM JET-STREAM'U

Doktor Joachim Kuettner jest Amerykaninem pochodzenia niemieckiego. Urodził się we Wrocławiu. Ma obecnie 48 lat, a od 25 lat zajmuje się naukowo meteorologią. Jest pilotem szybowcowym. Srebrną odznakę szybowcową zdobył jeszcze w 1934 roku jako 42 pilot na świecie. Obecnie nosi odznakę z trzema diamentami. Pracuje w Instytucie Geofizycznym w Cambridge (USA). Znany jest na świecie ze swoich prac naukowych na temat ruchów falowych, powstawania rotorów i zjawisk jet-stream'u. O tych ostatnich wygłosił ciekawy referat na tegorocznym kongresie OSTIV.

Referat dr Kuettnera otwierał sesję meteorologiczną, toteż mówca w pierwszych słowach serdecznie podziękował Prezesowi Aeroklubu PRL za umożliwienie organizacji obrad w Polsce. Każdy swój referat dr Kuettner ilustrował barwnym filmem pozwalającym zrozumieć skomplikowane procesy powstawania ruchów falowych w atmosferze ziemskiej.

★

Wieczorem, po uprzednim przedstawieniu się skąd i po co, proszę doktora o krótki wywiad dla „Skrzydlatej". Dr Kuettner zgadza się z zaciekawieniem ogląda najnowszy numer naszego tygodnika i z pierwszych dni mistrzostw, gratulując przy tym redakcji szybkiej informacji.

— Doktorze, jak ocenia Pan nasze warunki lotniczo-meteorologiczne w porównaniu do panujących w USA?

— Uważam, że w Polsce panują identyczne warunki termiczne co na północy USA. Jedynie południowa część Stanów ma termikę znacznie wzmożoną w porównaniu do Polski — panują tam bowiem warunki tropikalne.

— Czy przypuszcza Pan, że dalsze badania zjawisk jet-stream'u pozwolą na takie ich wykorzystanie jak obecnie na przykład ma to miejsce z wykorzystaniem prądów ciepłych?

— Nie. Tego nie przypuszczam. Na razie trudno mówić o powszechnym wykorzystaniu jet-stream'u. Możliwe będą jedynie szybowcowe loty doświadczalne w celu dalszego poznania wszystkich zjawisk tych ruchów atmosferycznych.

— Ciekawy jestem co Pan sądzi o możliwościach badań ruchów falowych przy pomocy modeli latających, gdyż to zagadnienie jest mi szczególnie bliskie?

— Wiem, wiem, już wspominali mi o tym koledzy, że zajmuje się Pan małym lotnictwem. Otóż myśl wykorzystania modeli latających do sondażu fali i innych zjawisk jest moim zdaniem godna uwagi. Naturalnie musiałyby to być modele silnikowe zdalnie sterowane.

— A może teraz kilka słów o sobie...?

— Jestem nieoficjalnym szybowcowym rekordzistą świata w locie na wysokość, który wykonałem w 1955 w Kalifornii. Około 13 tysięcy metrów. A pierwszy mój rekord, niestety także nieoficjalny, ustaliłem w Jeżowie w 1937 roku. Wynosił on około 7 tysięcy metrów. Loty na wysokość pozostały moją specjalnością, z tym, że obecnie często szybowiec zastępuję samolotem przy badaniach atmosfery. O ile to zainteresuje pańskich Czytelników, to mogę jeszcze dodać, że poza pracą zawodową pasjonuje mnie muzyka klasyczna.

— Bardzo dziękuję, panie doktorze, za kilka informacji i życzę jak najpomyślniejszych, dalszych ataków na jet-stream, który jak wiem jest pańskim największym hobby?

— Muszę jeszcze dodać na zakończenie, że organizację mistrzostw i VII Kongres OSTIV uważam za najlepszą jaką kiedykolwiek widziałem, a przysłowiowa polska gościnność i uprzejmość nie opuszczała gospodarzy ani na chwilę. Dzięki niej, między innymi, mogłem być we Wrocławiu i obejrzeć dom w którym spędziłem dzieciństwo. I jeszcze jedno. Jestem wielkim entuzjastą szybownictwa i młodzieży lotniczej. Właśnie tu u Was we Wrocławiu spotkałem chłopca może 15—16-letniego, który miał odznakę szybowcową w klapie. Przyznam, że to spotkanie sprawiło mnie ogromną radość, że w Polsce nawet najmłodsi mogą korzystać z najpiękniejszego ze sportów.

Rozmawiał:
PAWEŁ ELSZTEIN

Jakie były nagrody w Lesznie?

Zarząd Główny Aeroklubu PRL składa podziękowanie wszystkim osobom i instytucjom, które ufundowały upominki dla uczestników VII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Jednocześnie Komisja Nagród podaje następujący komunikat o uszeregowaniu nagród:

W KLASIE OTWARTEJ

I. **Puchar kryształowy** — Nagroda Prezesa Rady Ministrów PRL (Prezesa Honorowego APRL)
Szkatułka srebrna — Nagroda Ministra Spraw Zagr. — Adama Rapackiego

II. **Puchar kryształowy** — Nagroda Ministra Obrony Narodowej gen. broni Mariana Spychalskiego
Zegarek „Enicer" — Nagroda Ministra Oświaty — Władysława Bieńkowskiego

III. **Puchar bursztynowy** — Nagroda Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu
Odbiornik „Szarotka" — Nagroda Ministra Przemysłu Ciężkiego — Kiejstuta Żemajtisa

IV. **Statuetka „Syreny"** — Nagroda Przewodniczącego Stołecznej Rady Narodowej — Zygmunta Dworakowskiego
Obraz olejny — Nagroda Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Poznaniu

V. **Globus z modelem szybowca** — Nagroda Instytutu Lotnictwa
Obraz olejny — Nagroda Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Poznaniu

VI. **Rzeźba z węgla** — Nagroda Aeroklubu Śląskiego
Walizka — Nagroda Polskiego Biura Podróży „Orbis"

VII. **Waza kryształowa** — Nagroda Redakcji Tygodnika „Skrzydlata Polska"
Teczka — Nagroda WSK Kalisz

VIII. **Rzeźba z węgla** — Nagroda Aeroklubu Śląskiego

IX. **Puchar kryształowy** — Nagroda Redakcji Tygodnika „Skrzydlata Polska"
Łódź gumowa typu „Karaś" — Nagroda Ministerstwa Przemysłu Chemicznego

X. **Waza kryształowa** — Nagroda Przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej w Lesznie — Stefana Majasa

W KLASIE STANDART

I. **Puchar kryształowy** — Nagroda Prezesa Honorowego Aeroklubu Śląskiego, Ministra Górnictwa i Energetyki — Franciszka Waniołki
Szkatułka srebrna z bursztynem — Nagroda Przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej — Włodzimierza Reczka

II. **Statuetka „Orzeł"** — Nagroda Dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Jana Frey Bieleckiego

III. **Aparat fotograficzny „Altix"** — Nagroda Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza
Puchar kryształowy — Nagroda Departamentu Lotnictwa Cywilnego Francji
Komplet sztućców — Nagroda Wytwórni Wyrobów Srebrnych w Warszawie

IV. **Puchar metalowy** — Nagroda Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski — Poznań
Obraz olejny — Nagroda Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Poznaniu

V. **Puchar kryształowy** — Nagroda Polskich Linii Lotniczych „Lot"
Obraz olejny — Nagroda Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Poznaniu

VI. **Rzeźba z węgla** — Nagroda Aeroklubu Śląskiego
Teczka — Nagroda „PAFAWAG"

VII. **Puchar kryształowy** — Nagroda Wojewódzkiej Rady Narodowej w Poznaniu
Aparat fotograficzny „Start" — Nagroda Ministra Handlu Zagranicznego

VIII. **Obrus** — Nagroda Centrali Przemysłu Ludowego i Artystycznego
Przyrząd do suchej zaprawy wioślarskiej — Nagroda Przemysłu Drobnego i Rzemiosła.

NAGRODY ZE SPECJALNYM PRZEZNACZENIEM

1. **Aparat fotograficzny „Exa"** — Nagroda Ministra Komunikacji dla najlepszego zawodnika polskiego w klasie otwartej
2. **Srebrny komplet na biurko** — Nagroda PRL dla szybowcowego Mistrza Świata w klasie standart
3. **Kajak** — Nagroda Wydawnictw Ministerstwa Obrony Narodowej dla najlepszego Polaka w klasie otwartej
4. **Komplet kryształowy** — Nagroda Przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Lesznie Stefana Majasa — dla najlepszego zawodnika ekipy polskiej w klasie standart
5. **Waza kryształowa** — Nagroda „Expressu Wieczornego" dla najlepszego zawodnika zagranicznego latającego na polskim sprzęcie
6. **Aparat fotograficzny „Zorka"** — Nagroda WSK Warszawa — za najlepsze wyniki uzyskane na przyrządach produkcji PZL.

PP „Wydawnictwa Komunikacyjne" zawiadamiają, że już ukazała się w sprzedaży książka

J. Wojciechowskiego i Z. Korsaka
ZDALNE STEROWANIE MODELI
latających — pływających — kołowych
Cena 20 zł.

Jest to pierwsza tego rodzaju praca w języku polskim. Zawiera wyczerpujący materiał do zrozumienia zasad budowy, działania, użytkowania oraz projektowania urządzeń do zdalnego sterowania modeli.

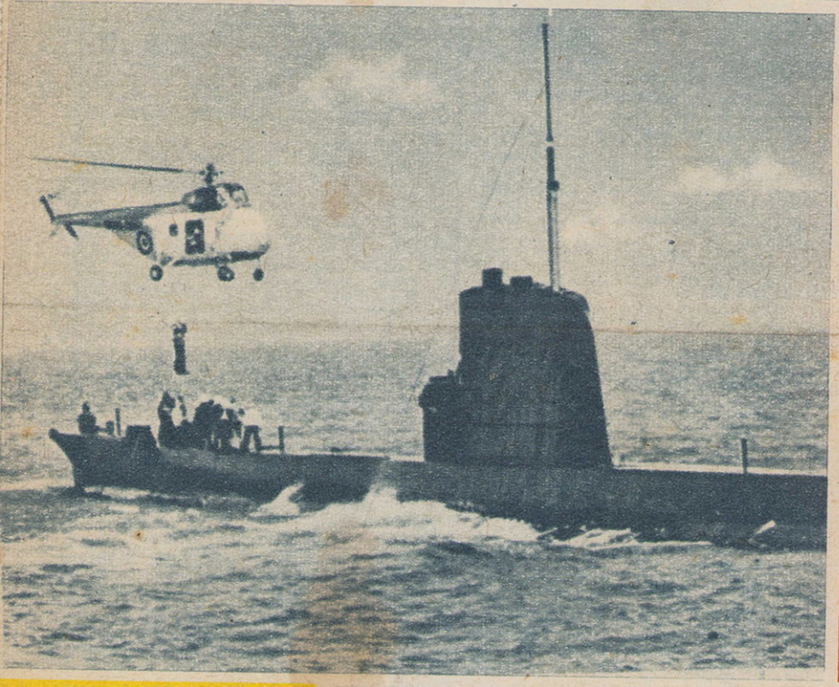
ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

RADZIECKI PLAKAT LOTNICZY

Z okazji tegorocznego Dnia Lotnictwa ZSRR wydano w Związku Radzieckim trzy nowe plakaty: „Lotnictwo radzieckie dumą narodu", „Chwała lotnictwu radzieckiemu" i „Młodzieży, uprawiaj sport lotniczy". Na zdjęciu: Jeden z plakatów, którego autorem jest M. Marize.

NOWE REKORDY MI-1

Pilot radziecki F. Bieluszkin wykonał na śmigłowcu Mi-1 przelot bez lądowania po prostej długości 794,918 km w czasie 5 h 22 min. Wynik ten zgłoszono do FAI w celu zatwierdzenia jako rekord międzynarodowy. Lot odbywał się na wysokości 800—1 000 m. Miejsca pasażerskie zastąpiono dodatkowym zbiornikiem paliwa o pojemności równej w przybliżeniu zbiornikowi głównemu. Rekordowy lot wykonano przy niskiej temperaturze powietrza zewnętrznego, co pozwoliło obniżyć zużycie paliwa. Normalny zasięg śmigłowca Mi-1 wynosi 400—500 km.

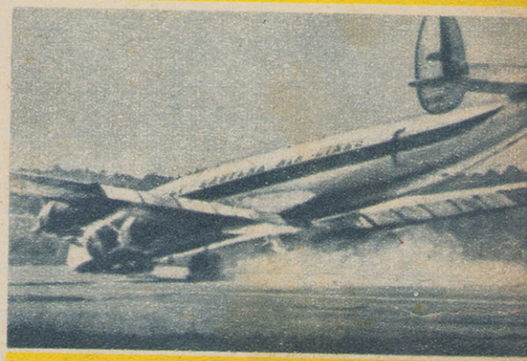


WYGODNA KOMUNIKACJA

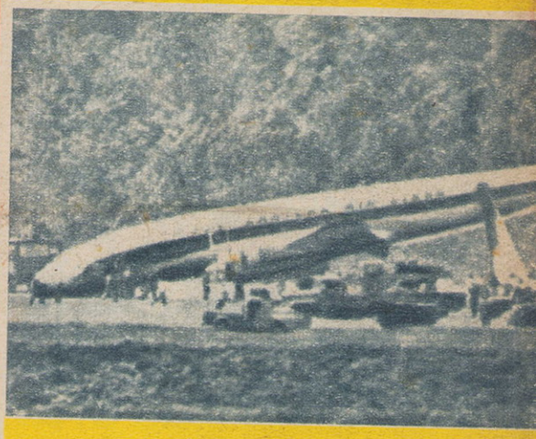
Podczas inspekcji ćwiczeń jednostek obrony podwodnej w bazie Portland brytyjski minister obrony korzystał ze śmigłowca jako środka transportowego. Na zdjęciu minister opuszcza pokład okrętu podwodnego „Truncheon" przy użyciu urządzenia podchwytującego specjalne szelki i dźwig) w śmigłowcu, aby za chwilę w ten sam sposób dostać się na pokład niszczyciela okrętów podwodnych.

TYM RAZEM SKOŃCZYŁO SIĘ NA STRACHU

Samolot komunikacyjny „Super-Constellation" należący do Eastern Air Lines (USA) podchodzi jak zwykle do lądowania na lotnisku Charlotte (North Carolina). Lecz cóż to? Podwozie główne zostało wprawdzie wypuszczone normalnie, ale goleń koła przedniego uwięzła w połowie drogi...



Olbrzym mający na pokładzie 58 pasażerów i 7 osób załogi pochylił się nagle wciskając przednie podwozie z powrotem do kadłuba i zaczął hamować dobiegu „nosem"

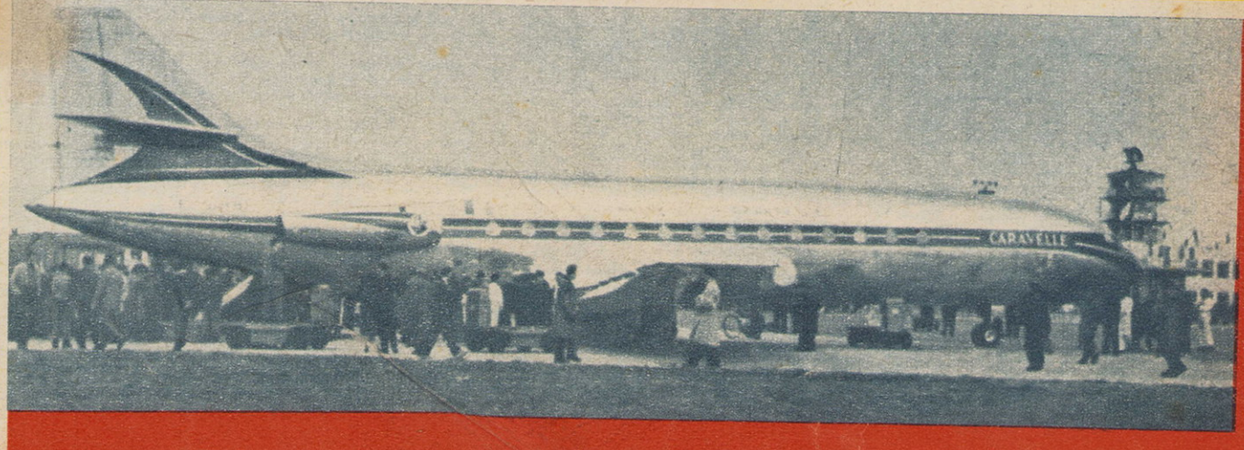


Po trzygodzinnym krążeniu z uszkodzonym podwoziem nad lotniskiem oraz pokazanym na zdjęciach lądowaniu pasażerowie i załoga szczęśliwie opuścili pokład samolotu, korzystając z zaimprowizowanego przez strażaków zjeżdżalni. Szczęśliwie nikt nie doznał obrażeń, a skończyło się na strachu i niecodziennej emocji.

„CARAVELLE" W PRADZE

Niedawno na lotnisku Praha - Ruzyn gościł najnowszy francuski samolot komunikacyjny z napędem odrzutowym „Caravelle".

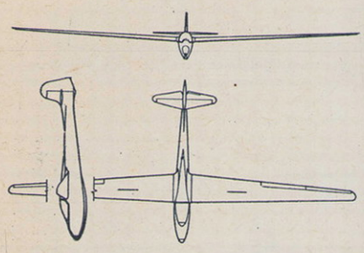
FOTO: Sowietskij Patriot, Krylja Rodiny, Kridla vlasti, The Illustrated London News.

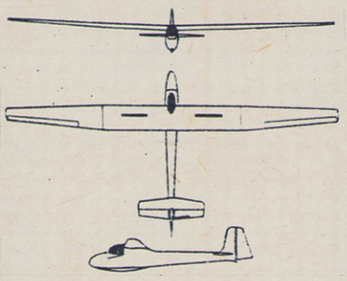


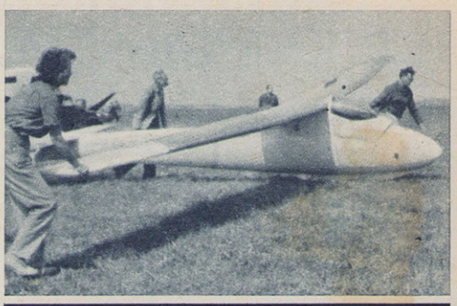
Szybowce VII Mistrzostw Świata

ILINDENKA – 1 T

Jugosławia

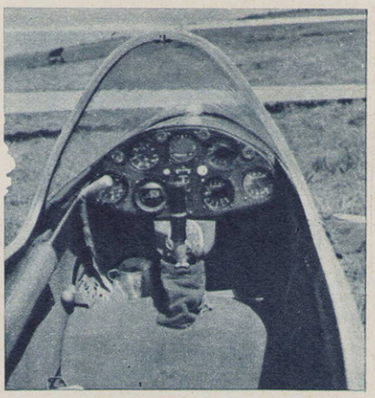


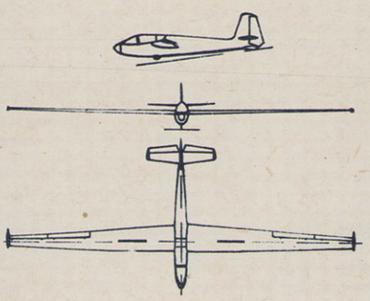




SKYLARK – 2

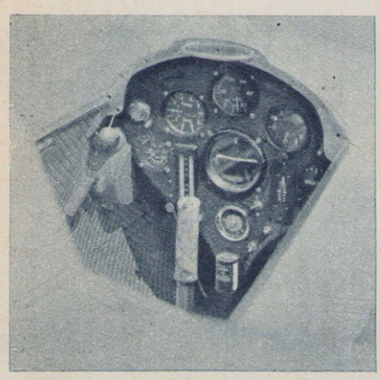
Anglia

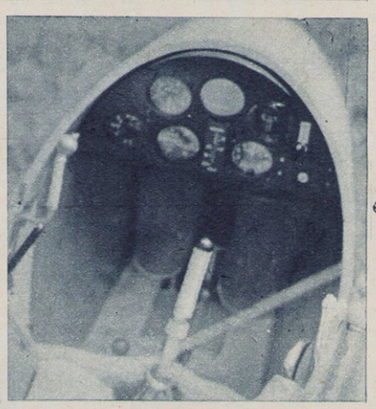


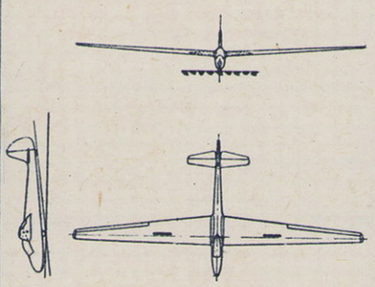


STANDARD – FUTAR

Węgry

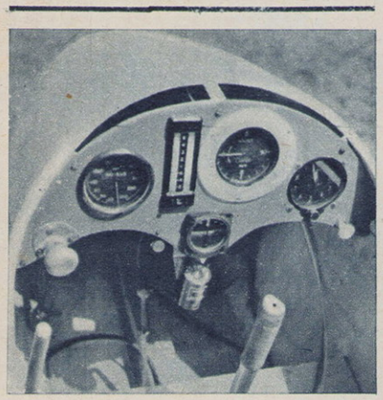


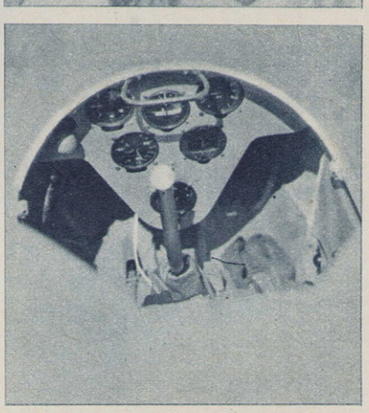


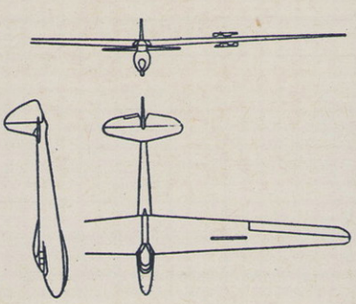


MUCHA – 100

Polska

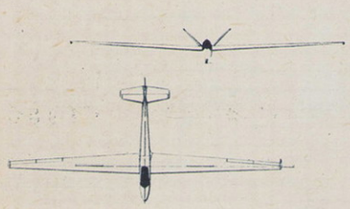


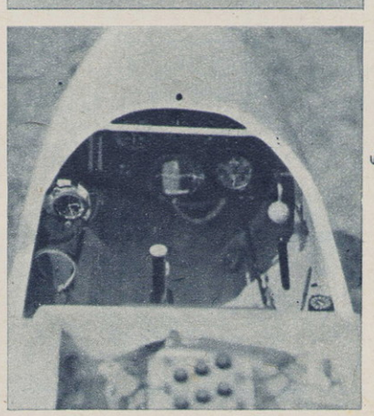


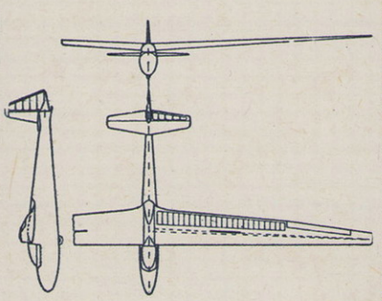


OLYMPIA – EON

Anglia







KA – 6 B

NRF

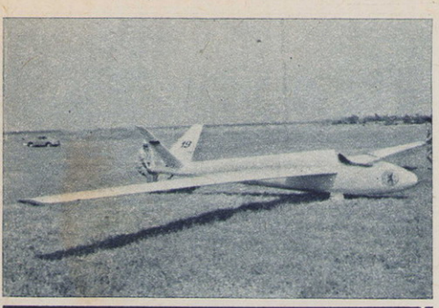
BREGUET – 905

Francja

OPISY I DANE TECHNICZNE WE WKŁADCE NR 2

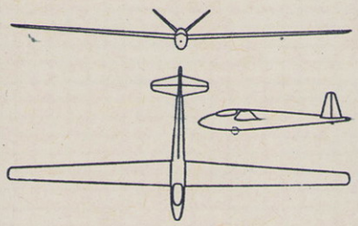
DODATEK DO TYGODNIKA „SKRZYDLATA POLSKA"

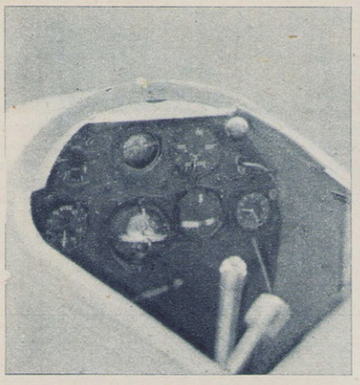
Szybowce VII Mistrzostw Świata



HKS — 3

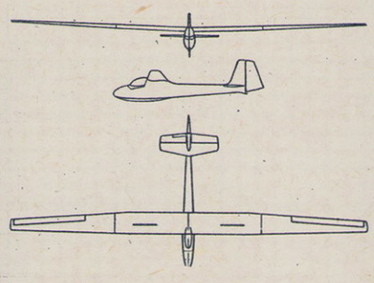
NRF

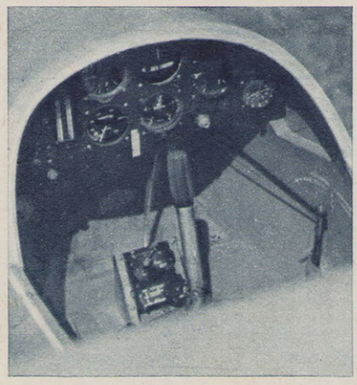




SKYLARK — 3

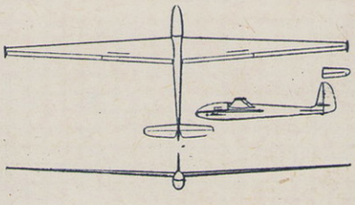
Anglia

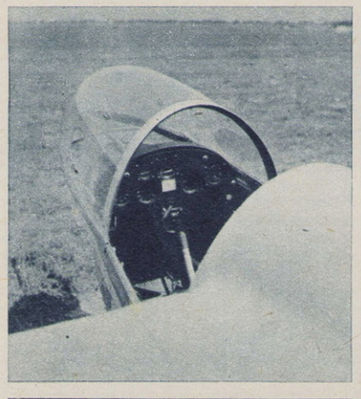


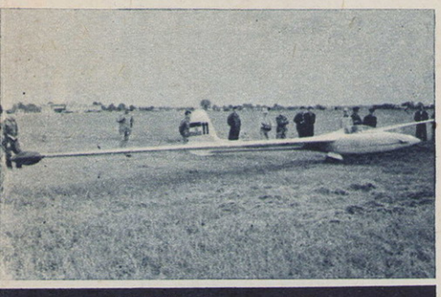


DEMANT

Czechosłowacja

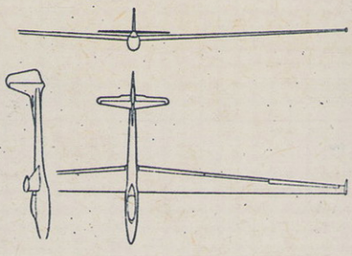


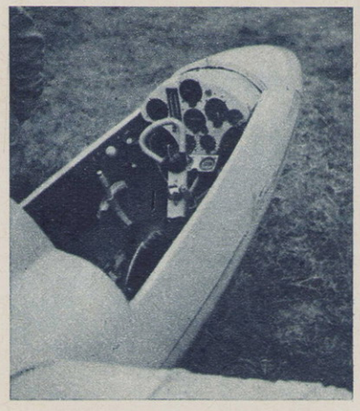




METEOR — 57

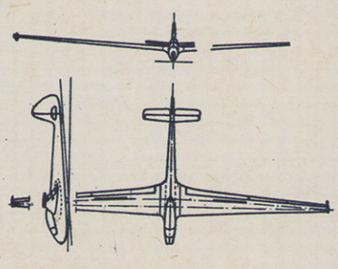
Jugosławia

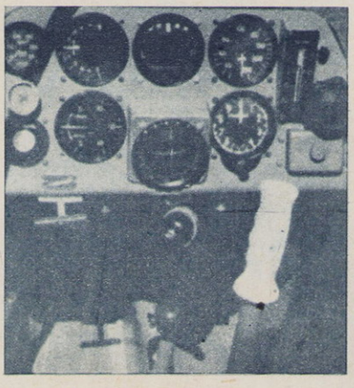




SZD — 8 TER

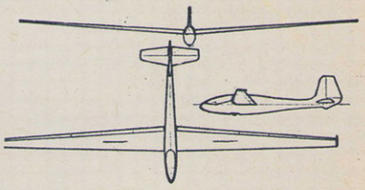
Polska

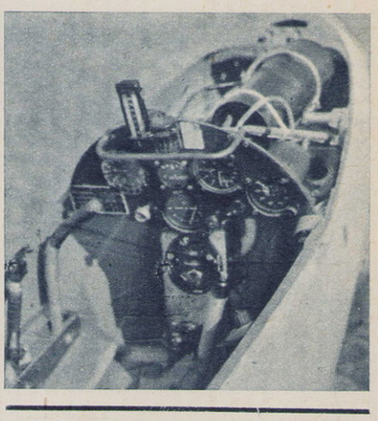


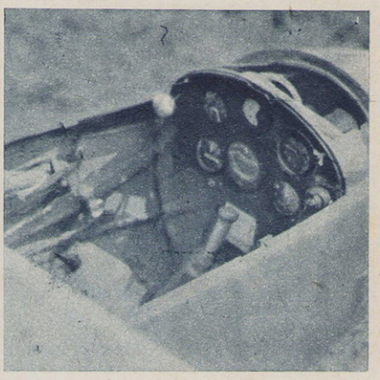


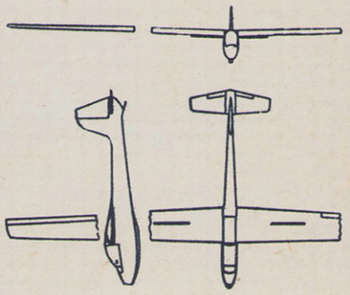
BREGUET — 901S

Francja



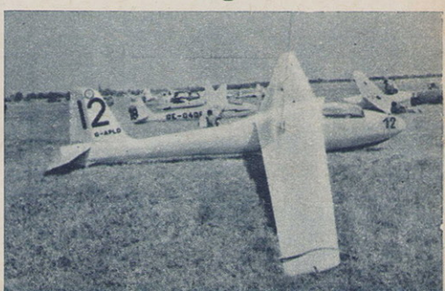




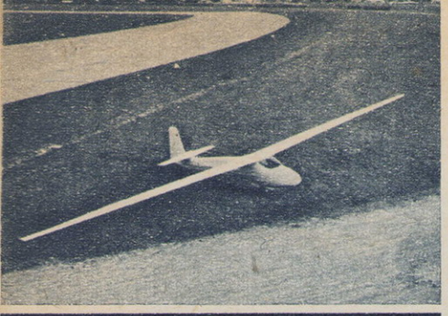


OLYMPIA — 419

Anglia

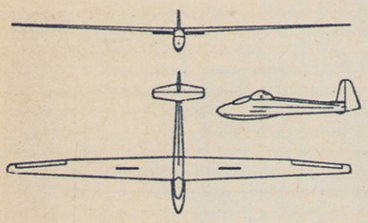


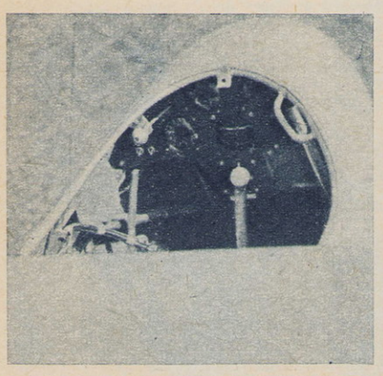
Szybowce VII Mistrzostw Świata

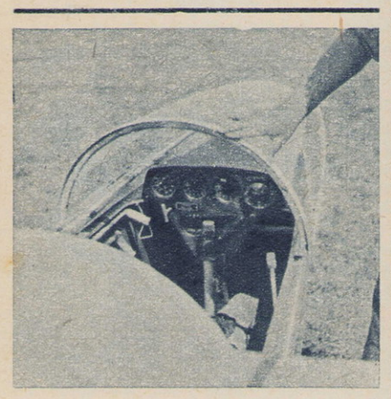


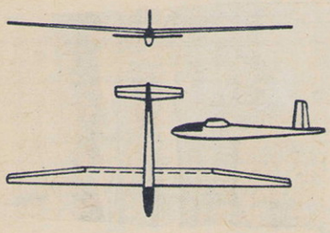
ZUGVOGEL — 3

NRF



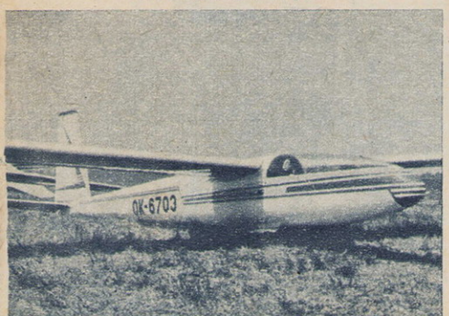


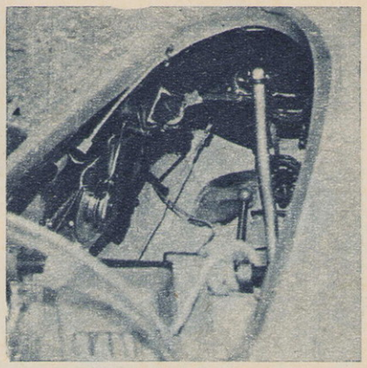


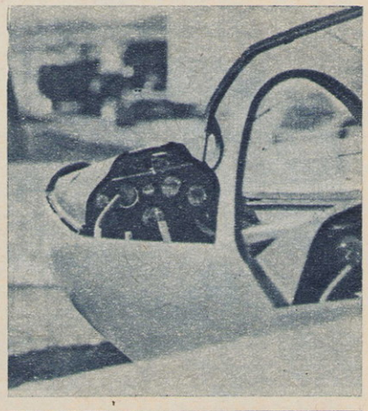


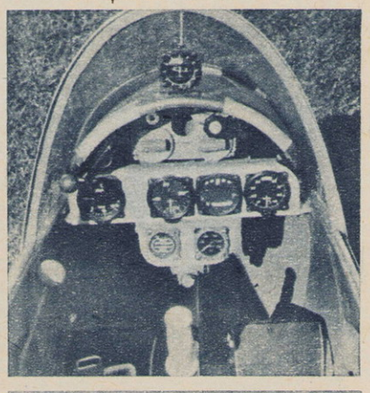
SPARTAK

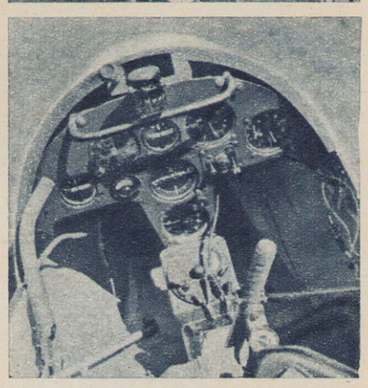
Czechosłowacja

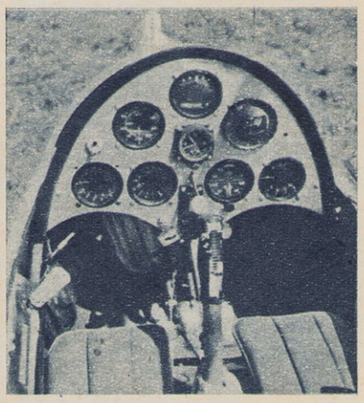


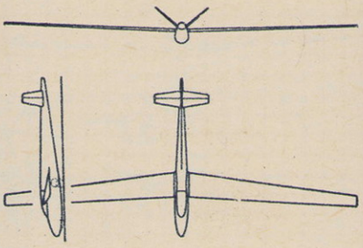


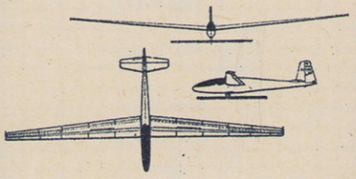


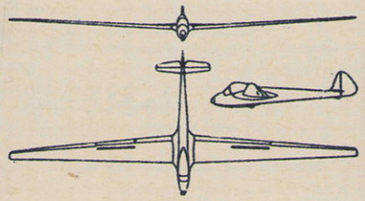


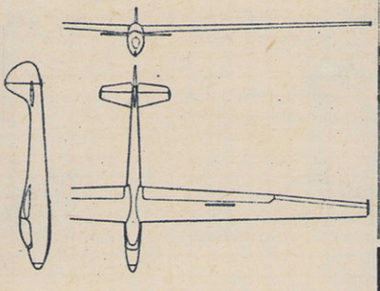


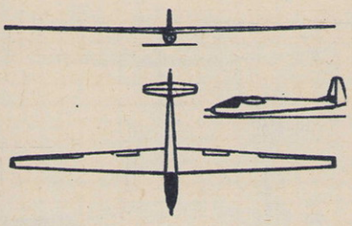


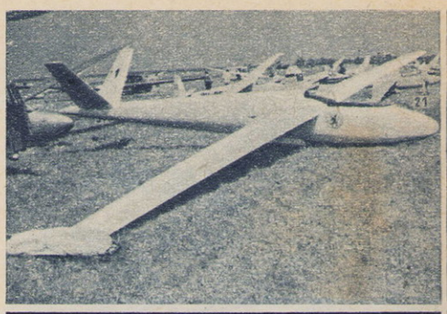






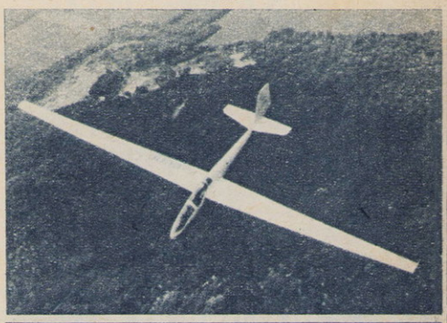






HKS — 1

NRF



BREGUET — 904

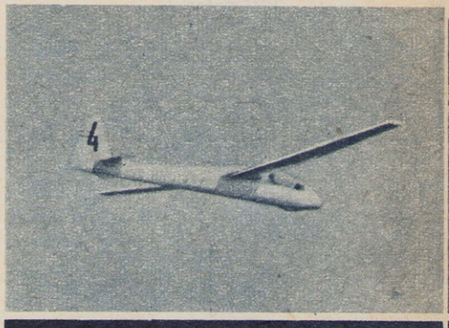
Francja

SZD — 8 BIS

Polska

MG — 23

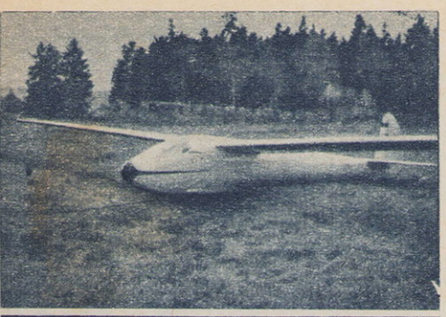
Austria



SIRALY — 2

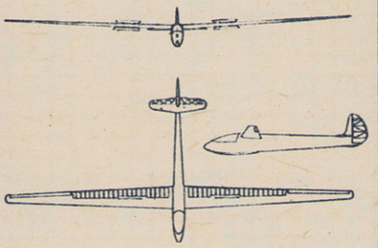
Węgry

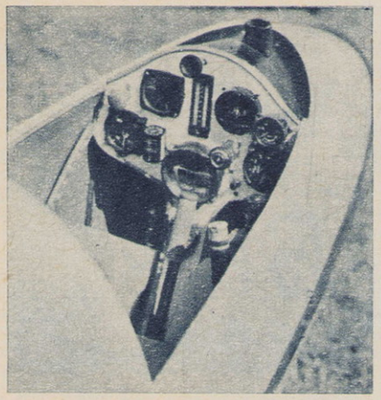
Szybowce VII Mistrzostw Świata

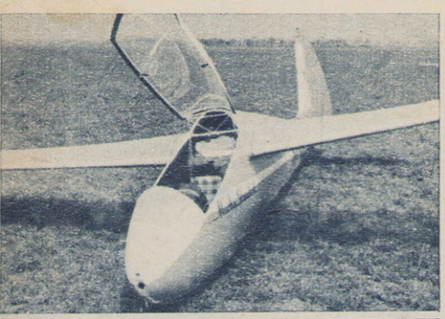


GEIER — 2

NRF

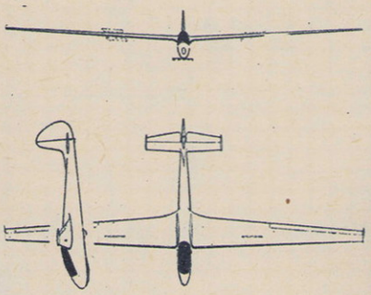


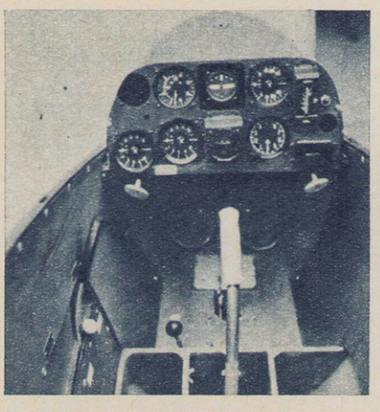


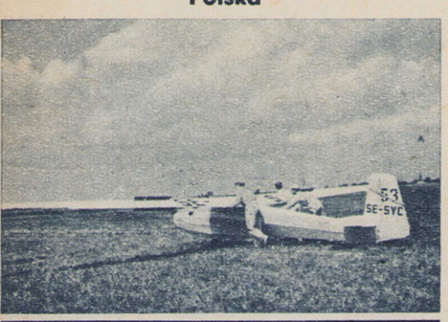


MUCHA — STANDART

Polska

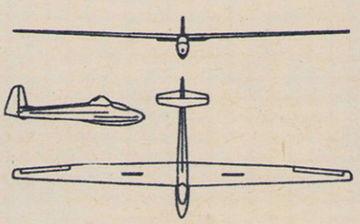


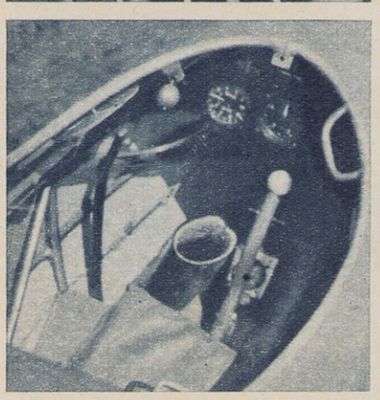




ZUGVOGEL — 4

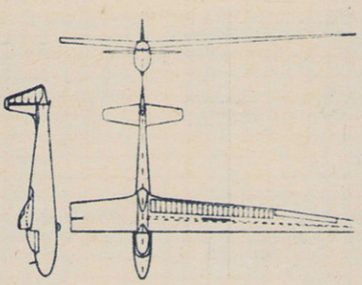
NRF

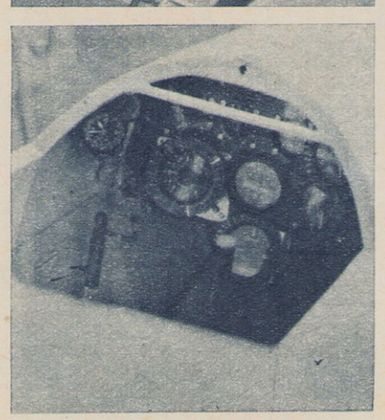




KA — 6 BR

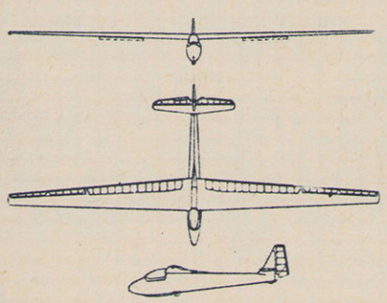
NRF

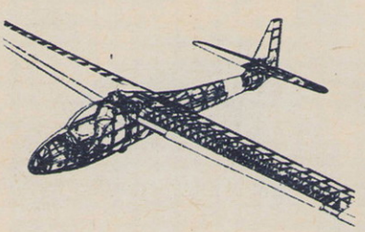




PIK — 3 C

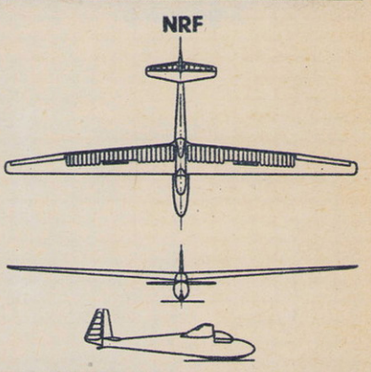
Finlandia

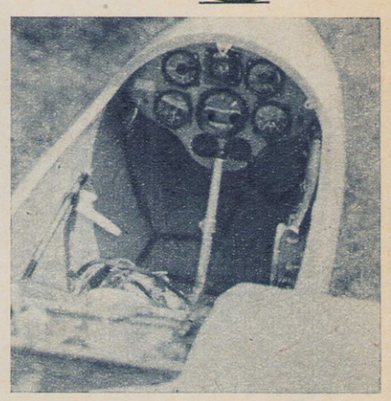


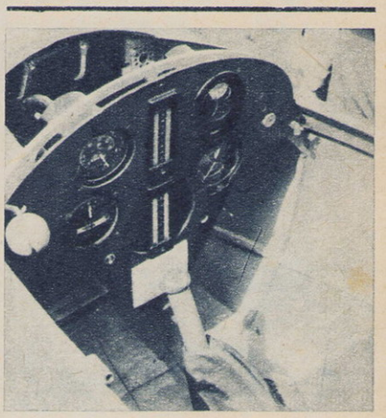


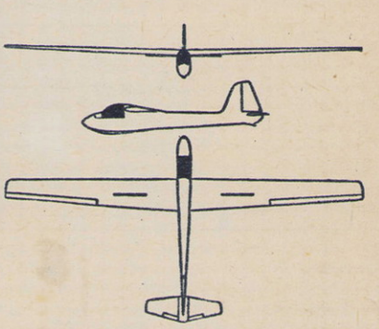
KA — 6

NRF









OLYMPIA — 415

Anglia